TURYSTA W POLSCE

ROK IV. • NR 1 • WARSZAWA – KRAKÓW • STYCZEŃ • 1938



Na Hali Gąsienicowej w Tatrach.

Fot. J. Konwinska.

RADA I WALNY ZJAZD L. P. T.

W ubiegłym miesiącu odbyły się w Krynicy dwa zebrania, mające szczególnie doniosłe znaczenie dla prac organizacyjnych Ligi Popierania Turystyki. Obradował bowiem Walny Zjazd Delegatów tej instytucji, poprzedzony posiedzeniem Rady Głównej L. P. T. Władze Ligi przedłożyły sprawozdanie ze swej dotychczasowej działalności, a obszerna dyskusja przeprowadzona zarówno na posiedzeniu Rady, jak też na walnym zjeździe — dostarczyła ważnych wytycznych dla przyszłych prac L. P. T., odgrywającej coraz większą rolę w turystyce wewnętrzno-krajowej.

Liga zamknęła w ten sposób swój pierwszy, dwa lata trwający, okres organizacyjnego umacniania się i wykonywania zadań, które przy tworzeniu tej instytucji wyznaczono. W tym krótkim stosunkowo czasie dokonała Liga wielu doniosłych prac, a przede wszystkim znalazła podejście do najbardziej kapitalnego w naszej turystyce zagadnienia, tj. do tworzenia inwestycyj służących turystyce. Nastąpiło dzięki Lidze nie tylko bardzo znaczne ożywienie masowego ruchu turystycznego, ale stworzono cały szereg urządzeń technicznych, niezbędnych dla dalszego rozwoju turystyki w Polsce.

Zadania, które postawiono Lidze przed dwoma laty w czasie powoływania do życia tej instytucji, były zarówno liczne, jak i trudne do urzeczywistnienia. Żądano przede wszystkim, aby Liga stała się bodźcem rozwoju masowej turystyki wewnętrzno-krajowej. Zarazem domagano się, aby turystyka ta organizowana przez Ligę, przynosiła odpowiednie dochody dla kolei, a równocześnie, aby wywołała gospodarcze ożywienie w terenie turystycznym. O skali wykonania tego celu mówi najlepiej fakt, że wewnętrzno-krajowy ruch turystyczny wzmógł się w czasie dwuletniej pracy Ligi przeszło trzykrotnie, że stworzył on źródło nowych dochodów dla kolejnictwa oraz przyniósł niewątpliwą możność zarobku dla ludności terenów turystycznych.

Równie ważnym, a bodaj donioślejszym zadaniem Ligi było zainicjowanie robót inwestycyjnych o pionierskim dla turystyki charakterze. Pierwszy rok swej pracy przeznaczyła L. P. T. na gromadzenie niezbędnych na ten cel funduszów, w drugim zaś roku przystąpiła do stopniowej realizacji swego planu inwestycyjnego. Osiągnięcia na tym odcinku są też niewątpliwie najpoważniejsze ze wszystkich tych, które dotychczas zanotowaliśmy w naszej akcji, mającej na celu podniesienie warsztatu turystycznej gospodarki w Polsce. Roboty te pochłonęły dotychczas około miliona zł, a inne inwestycje znajdujące się obecnie w toku kosztować będą taką samą kwotę. Po ich ukończeniu rozpocznie Liga następny etap swego programu inwestycyjnego.

Pomiędzy innymi wspomnieć warto, iż Liga przyczyniła się do budowy kolei nad Narocz, do założenia kolejki górskiej w Krynicy, współdziałała finansowo przy wykończeniu kolei linowej na Kasprowy Wierch w Tatrach, urządziła znacznym kosztem masowy hotel turystyczna na 1.000 łóżek w Gdyni, uruchomiła dwie wielkie bazy turystyczno-sportowe w Karpatach wschodnich (Sławsko i Sianki), wzniosła duży dom obsługi turystycznej w Zakopanem, wybudowała pomieszczenia dla biur informacyjnych w Worochcie i Gdyni, rozpoczęła budowę wielkiego garażu samochodowego w Zakopanem, przystąpiła do wzniesienia wielkiego domu turystyczno-sportowego nad jeziorem Necko w Augustowskiem, zakupiła szereg parcel w ważnych turystycznie miejscowościach itp. Stwierdzić więc należy, że dzięki Lidze Popierania Turystyki, przysposobienie terenu szybko posuwa się naprzód.

Doniosłą dziedziną prac Ligi były badania uruchomionej przez L. P. T specjalnej Komisji Studiów z siedzibą w Krakowie. Współpracując ściśle z istniejącym przy Uniwersytecie Jagiellońskim Studium Turyzmu, Komisja ta dokonała wielu ważnych prac. Znalazły one swój wyraz w wydanym w roku zeszłym pierwszym tomie „Biuletynu" Komisji Studiów L. P. T., oraz w zebraniu wielu cennych materiałów. Badania tej Komisji dostarczą naukowo opracowanych danych dla decyzyj, dotyczących zarówno całokształtu polityki turystycznej w Polsce, jak też programu inwestycyjnego. Prowadziła także Liga szeroką akcję propagandową i to nie tylko dla poszczególnych imprez, ale także na platformie szerszej. Pomiędzy innymi wydawała Liga przy poparciu władz, czasopismo „Turysta w Polsce" szeroko kolportowane wśród ogółu turystów w kraju.

Zarówno Rada, jak i Walny Zjazd Delegatów L. P. T. stwierdzając korzystny wynik dotychczasowych prac Ligi, dały równocześnie zasadnicze wskazania dla dalszej działalności tej instytucji. W szczególności więc Liga będzie w dalszym ciągu prowadzić szeroko zakrojoną pracę nad pobudzaniem wewnętrzno-krajowego ruchu turystycznego, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb ruchu masowego. Zmierzać będzie Liga do tego, aby zasięgiem swej pracy obejmować nadal nie tylko tereny pod względem turystycznym znane i uznane, ale także rejony nowe, mogące mieć dla turystyki polskiej wielkie znaczenie w przyszłości.

Podobnie, jak i poprzednio, głównym celem Ligi będzie gromadzenie środków finansowych i obracanie ich na cele inwestycyjne. Potrzeby na tym odcinku są ogromne, a akcja inwestycyjna Ligi wdrożona w ramy ustalonej na podstawie badań kolejności, przyczyniać się będzie coraz bardziej do polepszenia warunków uprawiania turystyki w Polsce. W całokształcie zaś swej działalności, realizować będzie Liga swe ważne założenie aby z jej pracy jaknajwiększą korzyść odniosły szerokie rzesze społeczeństwa i to zarówno pod względem moralnym, jak też i materialnym.

Obradom Walnego Zjazdu Delegatów L. P. T. i Rady Głównej przewodniczył p. wiceminister komunikacji inż. Aleksander Bobkowski. W posiedzeniach wzięli udział członkowie Rady i Zarządu Głównego L. P. T., oraz liczni delegaci z całego kraju. Obrady nacechowane były głębokim zrozumieniem potrzeb turystyki krajowej i odznaczały się wysokim poziomem. Uczestnicy obu zjazdów wzięli udział w uroczystym poświęceniu kolei górskiej na szczyt Góry Parkowej, której budowa doszła do skutku przy usilnej współpracy ze strony Ligi Popierania Turystyki.



Z uroczystości otwarcia krynickiej kolei górskiej wybudowanej w ciągu 1937 r. przy przeważającym udziale Ligi Popierania Turystyki. W pierwszym rzędzie siedzą od lewej: dyr. D. O. K. P. Kraków p. inż. Czerniewski, wiceminister komunikacji p. inż. Bobkowski, p. marszałkowa Piłsudska, p. min. Bobkowska, prezes P. K. O. p. dr Gruber, wojewoda krakowski p. dr Tymiński. Przemawia dyrektor Państwowego Zarządu Zdrojowego w Krynicy p. inż. Nowotarski. Fot. St. Mucha.



Dolna stacja krynickiej kolei górskiej.

NA SZCZYT GÓRY PARKOWEJ

W WAGONIKU K. G. K.

Piękny budynek o fasadzie wyłożonej kamieniem. Płaski dach wsparty na jasnych strzelistych kolumnach. Srebrny duraluminiowy wagonik z czerwonymi literkami K. G. K. na przedzie. W dali na białym tle śniegu ściele się czarna wstęga szyn, wiodących od peronu stacji prosto na przełaj przez las, aż na słoneczny szczyt Góry Parkowej, skąd jeszcze nieotynkowany budynek patrzy dumnie na położoną u jego stóp Krynicę. Ma prawo do tej dumy. Jest w tej chwili najwyżej położonym gmachem w Krynicy, postawionym tu po to, by ludzi do słońca wyciągać, krzepić rozległym widokiem krynickiej doliny i łańcucha Tatr, Krynicy na chwałę, narciarzom i saneczkarzom na pożytek.

Nowa kolejka górska w Krynicy, którą w dniu 19 grudnia otworzył uroczyście jej inicjator, p. wiceminister inż. Aleksander Bobkowski, nie jest wprawdzie wielką koleją, ale jej aspiracje i dążenia, a przede wszystkim jej znaczenie dla rozwoju uzdrowiska stawiają tę młodszą siostrzycę kolejki na Kasprowy, w rzędzie najważniejszych inwestycji turystycznych, podjętych w roku 1937 przez Ligę Popierania Turystyki.

Trzy są zasadnicze elementy nowej kolejki górskiej w Krynicy. Estetyka jej budynków, tor z mijanką pośrodku i 100% bezpieczeństwa jazdy. Zaledwie w sierpniu wzięto się do roboty. Zadźwięczały kilofy w skałach, w ruch poszły łopaty, sztab 150 ludzi — inżynierów, techników i robotników z wielką ambicją przystąpił do pracy, nie zważając na trudności, które narastały w miarę postępu budowy. Pracowano nieraz przy ulewnym deszczu, stojąc po kolana w błocie, robiono wykopy w skałach, po kilkanaście razy dziennie trzeba było biegać od stóp góry na jej szczyt i z powrotem, ale nikt nie zważał na zmęczenie.

Tempo! to była sprawa najważniejsza, by termin oddania do użytku kolejki — dzień 19 grudnia został dotrzymany. Nie zawiedli inżynierowie danej obietnicy; na oczach mieszkańców Krynicy wyrosły w ciągu kilku miesięcy dwa piękne, sharmonizowane z otoczeniem gmachy. Ten na dole, mieszczący stację wyjazdową z halą, peron, a w podziemiach warsztaty dla saneczek i szatnie dla zawodników oraz budynek stacji końcowej na szczycie góry, pięknie położony i dość obszerny na to, by pomieścić wielką restaurację i słoneczne tarasy.

Jest niedziela. Droga do stacji kolejki górskiej wiedzie przez bramę triumfalną, zdobną w girlandy zieleni. Za chwilę pojedziemy na Górę Parkową. Wagonik jest znacznie większy od wagonika kolejki linowej; mieści 50 osób w trzech przedziałach, a do każdego prowadzi oddzielne wejście, co jest dużym udogodnieniem dla pasażerów. Wagonik do połowy oszklony pozwala obserwować przesuwający się w czasie czterominutowej podróży krajobraz.

Na przedzie oddzielone barierą miejsce dla motorniczego, który ma pod ręką wielkie koło sterowe, a nad podłogą pedał. Zarówno koło jak i pedał służą do hamowania wagoniku, gdyby zaszła tego potrzeba. Hamulce są niezawodne. Wprawiają one w ruch stalowe szczęki, które zaciskają się koło szyn z taką mocą, że wagonik przy swym pełnym obciążeniu zatrzyma się w miejscu jak wryty. Oczywiście, następuje wtedy automatyczne zahamowanie biegu liny ciągnącej wagonik, która wprawiana jest w ruch na stacji górnej. Zresztą i ta stacja ma możność zahamowania obu wagoników kolejki przez działanie hamulca elektrycznego, który połączony jest z silnikiem obracającym koło z liną. Gdyby koło nabrało zbyt szybkich obrotów, hamulec automatycznie stawia swoje „veto" i natychmiast wyłącza prąd, skutkiem czego oba wagoniki, zarówno biegnący w górę jak i w dół — staną w miejscu.

Ciekawie zostało rozwiązane zagadnienie komunikacji telefonicznej między wagonikiem a stacją. Oto motorniczy ma pod ręką pręt bambusowy zakończony obracającą się rolką. Gdy chce rozmówić się z kierownikiem ruchu na stacji górnej, wysuwa bambus i opiera jego rolkę o drut telefoniczny biegnący bokiem toru. Z chwilą ukończenia rozmowy bambus się zdejmuje. Urządzenie proste i wygodne.

Rozległ się dzwonek. Jesteśmy już wewnątrz wagonu. Drzwi zamknięte. Jedziemy powoli w górę. Przy torze stoją ludzie i powiewają ku nam chusteczkami. Tak zupełnie, jakbyśmy odpływali za ocean. Niewielka kolejka górska jest wielką atrakcją dla Krynicy. Droga wiedzie miejscami przez las, miejscami przez otwartą przestrzeń. Zbudowano mosty, pod którymi przechodzi tor saneczkowy i jezdnia narciarska. Kolejka sunie cicho. Koła nie dudnią jak na prawdziwej kolei, ale im bliżej jesteśmy stacji, tym wyraźniejszy się staje warkot pracujących motorów. Spotkanie z wagonikiem jadącym w dół następuje na mijance. Mijanka bez zwrotnic jest tak skonstruowana, że spotkanie na jednym torze jest niemożliwe. Zresztą dostosowano do tego zarówno profil szyn, jak i kół podwozia.

Minęły 4 minuty i już jesteśmy na górze. Przestrzeń 680 metrów i 160-cio metrowe wzniesienie przebył nasz wagonik w niespełna 4 minuty. Na górze Parkowej biały bezmiar śniegu. Jeszcze nie gotowy jest tor dla saneczkarzy, ale praca nad nim dobiega końca. Jakiż to będzie piękny zjazd! Rozpocznie się na szczycie góry i potem półtora kilometra szerokiej i pięknej drogi, wiodącej przez północną część parku zakładowego aż do stóp góry.

Równolegle po dłuższej 4-kilometrowej trasie biegnie tor narciarski tak urządzony, że zadowoli zarówno wytrawnych narciarzy — amatorów ostrych zjazdów, jak i tych, którzy z nartami nie od dawna są za pan brat i wybierają drogę dłuższą, lecz za to bezpieczniejszą. Saneczkarz, jak burza wpadnie na szeroką „podkowę" położoną u stóp dolnego budynku stacyjnego. Tam jeden, drugi piękny wiraż i łagodne lądowanie. Od toru narciarskiego dzieli tu tor saneczkowy wysoka banda, która w lecie umocniona będzie betonem i otoczona balustradą. Z dolnego budynku stacji roztoczy się piękny widok na smigłe sylwetki narciarzy i lądujących bohaterów sanek.

Krynica ma prawo być dumna ze swej kolejki linowej. Liga Popierania Turystyki, która nie szczędząc energii i kosztów, przyczyniła się w głównej mierze do stworzenia tej inwestycji wiedziała po co to czyni. Oto z chwilą otwarcia ruchu na K. G. K., Krynica staje się miejscowością uniwersalną: jest nie tylko mekką dla poszukujących zdrowia, lecz również miłym celem dla sportowców, którzy znajdą tu dla siebie nowoczesne atrakcje i napełnią Krynicę radosnym nastrojem młodości.

Old.



Widok z trasy kolei górskiej na tereny narciarskie Krynicy

Fot. St. Mucha



MISTRZOSTWA NARCIARSKIE



Jedna z tras zjazdowych na Kasprowym Wierchu.

Suchy żleb na Kalatówkach z trasą slalomu.

W czasie od 2-go do 7-go lutego b. r. odbędzie się w Zakopanem największa i najważniejsza w tegorocznym sezonie zimowym impreza narciarska, a mianowicie XIX Międzynarodowe Mistrzostwa Polski w biegach, skokach i konkurencjach zjazdowych. Zawody te będą swego rodzaju próbą organizacyjną i techniczną przed narciarskimi mistrzostwami świata, które odbędą się w Polsce w lutym roku przyszłego. Polski Związek Narciarski od dawna już rozpoczął prace przygotowawcze około zorganizowania tej światowej imprezy. Dlatego też i w roku obecnym postanowiono przeprowadzić wszystkie konkurencje mistrzostw narciarskich w jednej miejscowości tj. w Zakopanem i to w ciągu całego tygodnia, podobnie jak to będzie w przyszłym roku podczas narciarskich mistrzostw świata.

Jednakże nie tylko wzgląd na przyszłoroczne mistrzostwa świata decyduje o znaczeniu tegorocznej imprezy. W naszym bowiem świecie narciarskim od dawna przyjęła się zasada, że doroczne mistrzostwa Polski winny być zawsze możliwie wielką manifestacją wspólnej pracy całego zorganizowanego narciarstwa w kraju. Mistrzostwa Polski gromadzą zawsze na starcie wielką ilość towarzystw związkowych, a udział zawodników staje się coraz bardziej masowy. Zjeżdżają przedstawiciele najdalszych nawet ośrodków, a lista startów w poszczególnych konkurencjach obejmuje setki zawodników. Ponadto, z uwagi na doniosłość imprezy mistrzowskiej — dokładane są zawsze wielkie starania, aby zawody urządzone były możliwie sprawnie, stanowiąc etap corocznego postępu w pracy organizacyjnej.

Mają też narciarskie mistrzostwa Polski swą piękną tradycję. Ze skromnych początków w pierwszych latach istnienia Polskiego Związku Narciarskiego, kiedy to w poszczególnych biegach startowało po kilku zaledwie zawodników — rozrosły się ostatnio narciarskie mistrzostwa Polski do ogromnych rozmiarów, i to zarówno jeśli chodzi o liczby startujących, jak też o czas jaki jest potrzebny dla przeprowadzenia wszystkich biegów, skoków i konkursów przewidzianych w programie. Gdy jeszcze niedawno liczba konkurencyj w mistrzostwach Polski była stosunkowo niewielka, to obecnie wzrosła ona znacznie, stawiając wielkie wymagania nie tylko startującym zawodnikom, ale przede wszystkim organizatorom.

Program mistrzostw narciarskich — w związku zresztą z rozwojem tej sprawy na terenie międzynarodowym — doznał powiększenia. Dziś w ramach narciarskich mistrzostw Polski organizuje się tak poważne spotkania, jak: bieg rozstawny 4×10 km, bieg 18 km w konkutrencji otwartej i dla biegu złożonego, konkurs skoków dla biegu złożonego i konkurs skoków otwarty, tudzież długodystansowy bieg 50 km. Ponadto zjazdowa część programu mistrzostw wymaga urządzenia biegu zjazdowego panów, biegu zjazdowego pań, tudzież dwu konkurencyj slalomowych dla pań i panów. Jest to zatem nielada zadanie organizacyjne, wymagające dużego zastępu sędziów i funkcjonariuszy, wielkiego zasobu materiałów, środków technicznych itp.

Tegoroczne mistrzostwa, poprzedzone losowaniem numerów startowych i odprawą całych zawodów oraz apelem zawodników, mają w programie wszystkie wyżej wymienione konkurencje.

W szczególności więc we środę, dnia 2-go lutego, odbędzie się bieg rozstawny 4×10 km. Spodziewany jest start kilkudziesięciu drużyn z całego kraju, ubiegających się o tytuł mistrza Polskiego Związku Narciarskiego w biegu rozstawnym. Start i meta tego biegu odbędzie się na polanie pod skocznią na Krokwi, gdzie powstaje zawiązek przyszłego stadionu narciarskiego.

Następnego dnia tj. we czwartek 3-go lutego, odbędą się dwa biegi zjazdowe, a mianowicie pań i panów o tytuły mistrzów P.Z.N. Uczestnicy biegów zostaną wywiezieni koleją linową na szczyt Kasprowego Wierchu, skąd w godzinach południowych nastąpi start emocjonującego wyścigu, w którym weźmie udział kilkuset zawodników, podzielonych na klasy. Panie pojadą trasą krótszą i nieco łatwiejszą, dla panów natomiast — w razie odpowiednich warunków śnieżnych — wyznaczony zostanie szlak wyścigu na trasie, wymagającej bardzo dużej sprawności i opanowania techniki jazdy. Meta obu wyścigów nad Kuźnicami.

Konkurencje slalomowe odbędą się dnia następnego, tj. w piątek 4-go lutego. Trasy slalomowe założone będą w Suchym Żlebie nad Kalatówkami, gdzie teren wyjątkowo nadaje się do przeprowadzenia tej trudnej ale bardzo widowiskowej konkurencji. Do slalomu panów dopuszczeni będą tylko nieliczni zawodnicy, biorący poprzednio udział w biegu zjazdowym i to w kolejności osiągniętych najlepszych wyników. Jest prawdopodobne, że tak jak i w latach poprzednich, lista startujących w slalomie nie przekroczy 40 zawodników, a lista startujących pań nie obejmie więcej jak kilkanaście zawodniczek. Wyniki biegu zjazdowego i slalomu łącznie punktowane będą dla rozgrywki o tytuł mistrzów P.Z.N. w złożonym biegu zjazdowym.

W sobotę 5-go lutego nastąpi na polanie pod skocznią na Krokwi start biegu 18 km w konkurencji otwartej. Zarazem wyniki tego biegu punktowane będą dla t. zw. klasycznego biegu złożonego (bieg 18 km i skok). Rozstrzygnięcie złożonego biegu klasycznego nastąpi w niedzielę dnia 6-go lutego w czasie pierwszego konkursu skoków. Najlepszy wynik w obu tych konkurencjach da najcenniejszy i jedyny w całym narciarstwie tytuł Mistrza Polski na rok 1938. (Wszystkie inne konkurencje przewidziane w programie mistrzostw przynoszą tytuły mistrzów Polskiego Związku Narciarskiego). Prócz konkursu skoków dla biegu złożonego, odbędzie się w tym samym dniu, budzący powszechne zainteresowanie konkurs skoków otwartych o tytuł mistrza P.Z.N.

Wreszcie w poniedziałek 7-go lutego, odbędzie się bieg długodystansowy 50 km o tytuł mistrza Polski Polskiego Związku Narciarskiego w tej ciężkiej konkurencji. Jest to jeden z najpiękniejszych biegów, jakie zna sportowy program narciarski. Szczególnie wielkie jest zainteresowanie tym biegiem w krajach, uznających wartości programu klasycznego. Także i u nas cieszy się ta konkurencja coraz większym uznaniem, o czym świadczy rosnąca z roku na rok liczba zawodników biorących udział w tym wspaniałym wyścigu. Start i meta tego wyścigu — na polanie pod skocznią na Krokwi.

Wszyscy uczestnicy mistrzostw tj. zawodnicy oraz kierownicy drużyn korzystać będą mogli z ulgowych przejazdów kolejowych do Zakopanego i z powrotem, zapewnionych przez Polski Związek Narciarski. Przejazdy te odbędą się na zasadach, które zostały już podane do wiadomości wszystkich towarzystw narciarskich. Podobnie też zawodnicy startujący w biegach zjazdowych, otrzymają od P.Z.N. znaczne ułatwienia w treningu zjazdowym, a mianowicie zniżkowe przejazdy koleją linową na Kasprowy Wierch. W czasie zaś samych mistrzostw Związek Narciarski organizuje dla uczestników startujących w biegach zjazdowych i slalomie bezpłatne przejazdy autobusowe do Kuźnic oraz bezpłatne przejazdy koleją linową na szczyt Kasprowego Wierchu. Bardziej szczegółowe informacje o zawodach, wszystkie wymagania regulaminowe dotyczące zgłoszeń itp. podane już zostały przez P.Z.N. zarówno w programach oficjalnych, jak też w komunikatach związkowych.

Nie ulega wątpliwości, że tegoroczne narciarskie mistrzostwa Polski będą wspaniałą imprezą widowiskową, która winna ściągnąć na starty biegów i konkursów liczne rzesze miłośników tego wspaniałego sportu. Szczególne zainteresowanie wzbudzą niechybnie oba konkursy skoków a przede wszystkim biegi zjazdowe i slalom. Wzdłuż tras tych wyścigów ustawią się długie szeregi widzów, podziwiających technikę najlepszych zjazdowców w kraju. Jednakże także i klasyczna część programu mistrzostw będzie miała swą liczną widownię, gdyż biegi typu skandynawskiego przedstawiają zawsze wyjątkową wartość sportową.

SPÓR O TECHNIKĘ ZJAZDU

Przez wiele lat prowadził Klub Narciarski Wielkiej Brytanii z poparciem Austriaków i Szwajcarów walkę o równouprawnienie narciarstwa zjazdowego ze starymi formami narciarstwa skandynawskiego, ale Północ stawiała zacięty opór. W roku 1929 w czasie pierwszych zawodów F. I. S. w Zakopanem, po raz pierwszy na marginesie oficjalnego programu znalazł się bieg zjazdowy. A jakże dawne to czasy! Dziś już nawet w samej Skandynawii narciarstwo zjazdowe zaczyna wypierać klasyczne formy. W każdej większej miejscowości istnieją szkoły „jazdy alpejskiej", młodzież Norwegii i Szwecji namiętnie uprawia slalom. Na kontynencie Europy nie ma żadnej wątpliwości co do tego, która forma narciarstwa jest najpopularniejsza — „skoki, biegi — to dobre dla specjalistów, ale zjeżdżać każdy musi"...

Równolegle z niebywałym wzrostem zainteresowania narciarstwem zjazdowym i coraz to nowymi rekordami czasowymi technika jazdy została porwana przez prąd zmian i udoskonaleń. W niepamięć już niemal popadła stara szkoła Hannesa Schneidra i jego kristiania oporowa. Teraz — wszystko aerodynamiczne, wszystko wytężyło się w pogoni za pędem! Któż by w takich warunkach chciał słyszeć o oporach? Operuje się zamachem całego ciała i wychyleniem w przód. Śmig, skręt zamachowy przy równoległym i płaskim prowadzeniu nart, który nie narusza, nie hamuje pędu, jest ostatnim słowem techniki współczesnej.

Ale te przemiany i inowacje nie przychodzą gładko i dotąd we wszystkich krajach narciarskich toczy się zażarta dyskusja na temat tego, jak i czego powinno się uczyć. Problem nauczania wysunął się bowiem w związku z masowością narciarstwa na plan pierwszy. Panuje znaczne roznamiętnienie. Francuzi chcą mieć, i mają, swoją własną szkołę, w której uczy się „po francusku", Austriacy pysznią się dawniej zdobytymi laurami. Szwajcarzy niechętnie rezygnują z techniki oporowej. Pisze się bardzo wiele, krytykuje się różne metody, stawia się zarzuty.

Wśród tych zarzutów na uwagę zasługuje między innymi ten, że nowoczesna technika jazdy dobra jest być może dla mistrzów, że wynika ona z obserwacji i zdjęć kinematograficznych z których została wyprowadzona, ale początkujący, zwłaszcza ludzie starsi, nie zawsze mogą ją sobie przyswoić. Nadto zarzuca się również, że jest to technika zawodnicza, do celów turystycznych nieraz nieodpowiednia. Atakuje się także nową, tzw. „naturalną" metodę nauczania, gdzie redukuje się do minimum wykład teoretyczny, a uczy się przez odpowiednie dobieranie terenu, który doprowadza niejako automatycznie do przyswojenia sobie poszczególnych ewolucyj, oraz przez odpowiednie ćwiczenia przygotowawcze. Jedynie tylko w nauczaniu młodzieży daje ona wyniki nie wymagające zastrzeżeń, o ile zaś o starszy element chodzi, napotyka na trudności, nadto zaś jest dość powolna.



Na trasie slalomu. Fot. H. Schabenbeck.



W turystycznym zjeździe. Fot. B. Solak.



Zjazd w silnym tempie.



Na twardym podłożu. Fot. E. Jędrzejewski.

Nie mamy tu dość miejsca na to, by rozpatrywać wszystkie pro i contra poszczególnych metod i analizować zarzuty. Możemy sobie jednak łatwo wytworzyć obraz podniecenia i niepewności, panujących wśród teoretyków i pedagogów narciarstwa zjazdowego.

Polski Związek Narciarski stanął zatem wobec niełatwego zadania opracowując swoje zunifikowane zasady jazdy i wytyczne nauczania. Obrał wszakże drogę pośrednią. Nie odrzucił całkowicie ani dawnej techniki oporowej, którą zatrzymał na kursach dla osób starszych, a dozowanie jej uzależnił od uznania nauczyciela, ani dawnej „sztucznej" metody nauczania, choć przyjął zasadnicze postulaty metody „naturalnej", w szczególności na kursach młodzieżowych, w programach lekcyjnych znalazła się także i technika skoczna (krok łyżwowy, skok terenowy, obskok), nauczana równolegle z techniką rozmachową i oporową.

Lecz unifikacja ta nie była li tylko prostą kompilacją, położono bowiem szczególny nacisk na wspólną zasadę ruchową, która raz przyswojona pozwala na łatwe nauczenie się wszystkich zasadniczych ewolucyj. Każdy zwrot (zmiana kierunku) zawiera te same elementy podstawowe: przedmach całym ciałem w kierunku przeciwnym do planowanego skrętu, wyprost ku przodowi, oraz zamach w kierunku zamierzonego skrętu. Nadto przyjęto także nowoczesną postawę zjazdową z wychyleniem naprzód, oraz silnym ugięciem i wypchnięciem kolan ku przodowi.

Przeszczepienie tych nowych zasad kadrom nauczycielskim odbywa się na tzw. „kursach unifikacyjnych" organizowanych przez Ośrodek Szkolenia P. Z. N. w Zakopanem. Dotąd odbyły się 2 takie kursy, na których przeszkolono około 100 instruktorów. Trzeci przewiduje się w marcu.

Zunifikowane zasady jazdy na nartach obowiązują we wszystkich szkołach przez P. Z. N. autoryzowanych, a w szczególności w Szkole Narciarskiej P. Z. N. Zakopane-Kasprowy Wierch, która położyła już znaczne zasługi około podniesienia przeciętnego poziomu technicznego polskich narciarzy w roku zeszłym i obecnie.

Raid kolejowo-narciarski po raz siódmy

Już od 6 lat organizuje Towarzystwo Krzewienia Narciarstwa, specjalne narciarskie pociągi raidowe. Impreza ta, po raz pierwszy pomyślana i przeprowadzona w Polsce, zdobyła sobie zasłużoną sławę tak w kraju, jak za granicami Państwa, i stała się uświęconym tradycją dorocznym wydarzeniem sezonu zimowego. Ściąga ona wielu uczestników obcych, przede wszystkim z krajów nie mających własnych terenów narciarskich, takich, jak: Anglia, Holandia, Dania, Belgia, lub pozbawionych terenów górskich, jak Łotwa, Węgry etc. Lecz nawet z Francji, która przecież ma i Alpy i Pireneje, nie licząc już Wogezów i Ardennów, ściągają na raidy T.K.N. liczni narciarze.

W istocie, stajemy coraz bardziej wobec faktu, że raid kolejowo-narciarski jest imprezą przede wszystkim dla zagranicy. 6-ty rajd T.K.N. liczył przeszło 50% uczestników spoza kraju, a usilna propaganda sprawi prawdopodobnie, że procent ten na rajdzie tegorocznym jeszcze wzrośnie. Nie bez znaczenia będzie i ten fakt, że ciągle udoskonalana organizacja i urządzenia techniczne pociągu rajdowego zdobyły mu na ostatniej wystawie paryskiej „Wielką Nagrodę" w dziale turystyki.

W ten sposób spełniają pociągi rajdowe T.K.N. pierwszorzędne zadanie propagandowe. Jest to bowiem propaganda żywa, bezpośrednia, za pomocą czynów i rzeczywistości, nie za pomocą słów i opisów. Każdy turysta obcy, zapoznawszy się z pięknem polskich gór, zechce kiedyś do nich powrócić, może nawet na dłużej, a już z całą pewnością opowie o swoich wrażeniach znajomym i nakłoni wielu z nich do pójścia w jego ślady.

O znaczeniu propagandowym dorocznych rajdów T.K.N. świadczy dobitnie chociażby taki fakt, że w rubryce p.t. „Zimowiska, o których poszukują informacji" w „Notes and Queries", wydawnictwie Ski Club of Great Britain, obok sławnych światowych centrów narciarskich wymienione są wszystkie stacje postoju pociągu rajdowego, a to znaczy: Worochta, Sławsko, Krynica, Zakopane i Wisła.

Ale i wewnątrz kraju, zwłaszcza dla odległych od okolic górskich centrów miejskich, stanowi taki rajd poważną atrakcję, daje bowiem łatwą i niedrogą sposobność zapoznania się w zarysie z całym światem Karpat od ich wschodniego do zachodniego krańca.

W bieżącym sezonie zimowym organizuje T. K. N. VII rajd kolejowo-narciarski. Czas trwania rajdu wynosi dni 11. Już dnia 30 stycznia wieczorem opuszcza pociąg rajdowy dworzec główny w Krakowie, a nad ranem dnia następnego przybywa do Worochty, gdzie zatrzyma się 2 dni. Dni 2 i 3 utego spędzą uczestnicy w Sławsku, 4 lutego w Krynicy, następne trzy dni poświęcone są Zakopanemu. 8 lutego przybywa pociąg rajdowy do Wisły, skąd wraca do Krakowa, gdzie następuje rozwiązanie rajdu.

Organizacja rajdów posiada już za sobą 6-letnią tradycję, która pozwoliła na stopniowe wprowadzenie coraz to nowych ulepszeń organizacyjnych i technicznych. Obecne pociągi rajdowe zaopatrzone są w wagony: restauracyjny, dancingowy, kąpielowy, kino, (głośniki, przez które zapowiada się wszelkie szczegóły programu), specjalny wagon-przechowalnię nart, warsztat reperacyjny i sklep sportowy. — Gdy odpoczywamy wygodnie po trudach dnia, pociąg przenosi nas z jednego czarownego zakątka górskiego w drugi, a miły, beztroski nastrój, który charakteryzuje rajdy narciarskie, zapewnia nam prawdziwą przyjemność i doskonały wypoczynek. W czasie postoju w poszczególnych zimowiskach odbywają się wycieczki narciarskie w terenie pod fachowym przewodnictwem, w trzech grupach, zestawionych według stopnia sprawności. Prowadzony jest również kurs jazdy na nartach, zaś dla osób nie jeżdżących na nartach organizuje się specjalne wycieczki sankami lub autokarami.

Uczestnikom przysługuje prawo jednego przejazdu koleją linową na Kasprowy Wierch bezpłatnie i znaczne ulgi w dalszych przejazdach, jak również w Krynicy na Górę Parkową. Wszelkie przejazdy wchodzące w skład oficjalnego programu rajdu są również bezpłatne.

Udział, obejmujący bilet i całkowite utrzymanie w czasie trwania rajdu dla uczestników krajowych bez zwiedzenia Krakowa i Wieliczki — wynosi 175 zł. Podróż odbywa się w przedziałach klasy drugiej z urządzeniem sypialnym. W przedziale mieszczą się 3 lub 4 osoby. Za dopłatą 78 zł można otrzymać miejsce w dwuosobowym przedziale wagonu sypialnego Międzynarodowego Towarzystwa Wagonów Sypialnych, jednakże ilość miejsc w wagonach sypialnych jest ograniczona, wobec czego nie wszystkie zamówienia będą uwzględnione. Bilet rajdowy ważny jest dni 14 i uprawnia do bezpłatnego przejazdu od miejsca zamieszkania do Krakowa i z powrotem, zaś dla uczestników zagranicznych od granicy państwa do Krakowa i z powrotem.

Zgłoszenia winny być nadesłane do Towarzystwa Krzewienia Narciarstwa, Kraków, ul. Piłsudskiego 13, wzgl. do któregokolwiek z biur podróży. — Opłatę uskutecznia się równocześnie ze zgłoszeniem. Zgłoszenie winno zawierać: imię, nazwisko, wiek, zawód, dokładny adres oraz stopień sprawności narc. uczestnika.



Pociąg raidowy 1937 roku w Wiśle.
Fot. H. Poddębski.



Wagon-przechowalnia nart w pociągu raidowym.
Fot. H. Poddębski.



Poczekalnia w wozie kąpielowym.
Fot. H. Poddębski.

NARCIARSTWO NA NIŻU



Dalekie przemarsze narciarskie, wymagające hartu, wytrzymałości i zmysłu orientacji stanowią wielką wartość narciarstwa uprawianego na nizinach.

Dopiero od kilku lat znane jest w Polsce pojęcie narciarstwa nizinnego, uprawianego w sposób przyjęty na dalekiej północy Europy, a zwłaszcza w Skandynawii. Wprawdzie i przedtem biegano u nas na nartach po rozległych równinach tak charakterystycznych dla przeważnej części Polski, ale używano do tego celu sprzętu górskiego i posługiwano się techniką, opartą na górskiej metodzie jazdy na nartach. W miarę jednak upowszechniania się narciarstwa w Polsce, znalazła coraz większe uznanie prawda, iż musimy w przeważnej części kraju starać się o rozwój narciarstwa nizinnego, mającego ogromne znaczenie już nie tylko dla sportu, wychowania fizycznego i krajoznawstwa, ale także dla całej ludności jako środek komunikacyjny w porze zimowej. Za wzór służyć nam winny zdobycze osiągnięte w tej dziedzinie w Skandynawii a zwłaszcza we Finlandii i Szwecji, gdzie narciarstwo nizinne osiągnęło wysoki stopień doskonałości.

Pracę nad krzewieniem narciarstwa nizinnego podjął, przy poparciu miarodajnych czynników, Polski Związek Narciarski, który w tym celu uruchomił specjalną Komisję Narciarstwa Nizinnego z siedzibą w Warszawie. Instytucja ta rozpoczęła obecnie czwarty rok swej działalności, obejmującej pomiędzy innymi także i zagadnienia turystyki krajoznawczej na nizinach w porze zimowej. Z tego też względu informujemy czytelników „Turysty w Polsce" o całokształcie prac związanych z narciarstwem na niżu. Jest to akcja na rozległych obszarach Polski poza obrębem naszych gór i to przy użyciu właściwego terenowo sprzętu narciarskiego, oraz przy przeprowadzaniu odpowiedniego wyszkolenia w tym nowym u nas dziale narciarstwa.

Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i P. W. stale popierał akcję Polskiego Związku Narciarskiego w tym kierunku, organizując centralne obozy instruktorskie, wyposażając je w instruktorów i materiał i zapewniając odpowiednie warunki techniczne uczestnikom obozów. Kursy te odbyły się w Białowieży w połączeniu z nauczaniem sposobów domowego wyrobu nart, później zaś w Wygodzie pod Nowogródkiem oraz w rejonie Wilna; w nadchodzącym sezonie obóz taki będzie zorganizowany znowu w Wygodzie. Uczestnicy tych obozów są wyznaczani przez władze wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego, ze stanowiska przydatności uczestników w terenie, szczególniej zaś w przewidywaniu ich użycia w małych miasteczkach, względnie po wsiach. Ponadto pewna ilość miejsc w kursach przeznaczona jest dla członków P. Z. N. a to z uwagi na potrzeby sportowe narciarstwa uprawianego na niżu.

Dla zobrazowania stanu początkowego od jakiego rozpoczęto akcję rozwoju narciarstwa nizinnego warto wspomnieć, że służba nadleśnictwa w Białowieży, przed zorganizowaniem obozu w tej miejscowości, nie używała w ogóle nart. Tymczasem bez tego sprzętu uroczyska puszczy białowieskiej są niedostępne, wskutek czego puszcza mogła być schronieniem dla przestępców zapewniając im bezkarność. Służba leśna bowiem nie mogła zimą bez nart dotrzeć do ostępów leśnych. Podobnie też przedstawiać się mogły i inne odcinki życia gospodarczego i społecznego na nizinach kraju. Dlatego też Komisja Narciarstwa Nizinnego postawiła sobie jako naczelne zadanie: rozwój narciarstwa nizinnego wśród ludności cywilnej a to celem stworzenia nowego środka komunikacji zimą na obszarach nizinnych. Dopiero po tym poszły dalsze programowe prace Komisji.

Ważnym i decydującym bodźcem propagandy narciarstwa nizinnego stał się długodystansowy marsz ku czci Marszałka Józefa Piłsudskiego na szlaku Zułów—Wilno. Zorganizowany po raz pierwszy w sezonie 1934/5 przez Komisję Narciarstwa Nizinnego i Wileński Okręg P. Z. N. — został następnie przejęty przez władze wojskowe, stanowiąc najważniejszą imprezę sportu zimowego i przysposobienia wojskowego na kresach. Zawody te budzą powszechne zainteresowanie do narciarstwa nizinnego i przyczyniają się do szybszego postępu całej akcji, natrafiającej — w zasadzie — na bardzo znaczne trudności, głównie z uwagi na pozorną małą atrakcyjnośc narciarstwa niżowego.

Innym środkiem zachęty dla uprawiania narciarstwa nizinnego stała się zorganizowana w zeszłym roku przez Polski Związek Narciarski „Odznaka Nizinna P. Z. N.", która obok założeń wychowania fizycznego i sportu, ma bardzo poważne cele turystyczno-krajoznawcze. Warunkiem bowiem uzyskania tej odznaki jest wędrówka zespołami na dużych przestrzeniach wzdłuż interesujących turystycznie tras. W wędrówkach tych uczestnicy zapoznawać się muszą z miejscowościami interesującymi pod względem krajoznawczym i historycznym, muszą zwiedzać miejsca pamiętne walkami pokoleń minionych, oraz szlaki walk niepodległościowych. Pierwsze odznaki nizinne uzyskali w roku zeszłym uczestnicy marszu Zułów—Wilno, a ponadto patrole Korpusu Ochrony Pogranicza, te ostatnie na wybranych przez siebie trasach raidowych.

Dążeniem Komisji Narciarstwa Nizinnego jest zapoznanie z narciarstwem obywateli, znajdujących się w najtwardszych warunkach codziennego bytowania. Z tego też względu już w nadchodzącym sezonie organizowane będą kursy objazdowe po wsiach i miasteczkach kresów północnych i wschodnich. Organizację tych kursów na terenie okręgów narciarskich P. Z. N. we Wilnie, Grodnie i Wołyniu — powierzyła Komisja władzom tych okręgów, przy technicznym i finansowym poparciu ze swej strony. Okręgi zamówią na miejscu odpowiedni sprzęt i dostarczą własnych instruktorów przeszkolonych na jednym z obozów instruktorskich narciarstwa nizinnego.

Zamierzone jest także uzupełnienie dotychczasowej luki w naszym piśmiennictwie sportowym przez wydanie popularnego podręcznika o narciarstwie nizinnym. Podręcznik ten będzie uwzględniał właściwą dla narciarstwa nizinnego technikę jazdy, oraz sposoby domowego wyrobu nart przy najskromniejszych środkach, jakie posiada wieśniak czy robotnik na kresach. Wprowadzenie osobnego typu narty nizinnej nie stanie na przeszkodzie do ustalenia w swoim czasie uniwersalnej narty na różne warunki terenowe w Polsce. Przekonali się bowiem polscy instruktorzy narciarstwa nizinnego, że na nartach kopiowanych z typowo nizinnych nart fińskich — swobodnie poruszać się można w terenach górskich, stosując jedynie płozy o mniejszej długości niż na nizinach. To samo dotyczy wiązania, przy czym zamierzeniem Komisji jest ustalenie typu wiązby, która mogłaby być użyta także w terenie pagórkowatym, a więc o różnorodnej rzeźbie.

Pracując w obecnych swych ramach organizacyjnych, Komisja Narciarstwa Nizinnego P. Z. N. zmierza konsekwentnie do tego, aby na rozległych równinach kraju zaszczepić zamiłowanie do używania nart — zarówno dla celów praktycznej komunikacji, jak też dla krajoznawstwa, jak wreszcie dla sportu. Zważywszy, iż górskie tereny narciarskie w ścisłym tego słowa znaczeniu, znajdują się tylko na południu Rzeczypospolitej oraz, że dalekie podróże dla celów turystyki zimowej są dla mieszkańców kraju przeważnie niedostępne — ma akcja krzewienia narciarstwa nizinnego w Polsce głębokie uzasadnienie społeczne.

F.

VI. SEZON ODZNAKI GÓRSKIEJ P. Z. N.



Na Zawracie. Fot. J. Konwiński.



Z wędrówek zimowych po Tatrach. Ze zbiorów T. K. N.

Wchodzimy teraz w okres „zimy turystycznej". Zwykle bowiem dopiero z końcem stycznia i w pierwszych dniach lutego ustalają się warunki śnieżne w naszych górach, a coraz dłuższy dzień i wzmagające się nasłonecznienie sprzyjają wędrówkom po śnieżnych zboczach i graniach. Dobiega już końca czas wstępnego szkolenia tak charakterystyczny dla początków każdego sezonu zimowego i cały ruch narciarski zmienia swe oblicze. Rozpoczyna się okres wycieczek i raidów; powoli zapełniają się schroniska we wszystkich terenach narciarskich, a turystyka zimowa przybiera na nasileniu. Ma ona dziś coraz liczniejszych zwolenników, szerokie rzesze bowiem zrozumiały, jak wielką wartość posiada czar przebywania na łonie górskiej przyrody w zimowej porze, oraz wysiłki związane ze zdobywaniem ośnieżonych gór.

Wśród wielu form zachęty do uprawiania turystyki narciarskiej, jedną z najbardziej skutecznych okazała się wprowadzona przed sześciu laty w życie „Odznaka Górska Polskiego Związku Narciarskiego". Zdobyła ona sobie prawdziwie wielką popularność wśród szerokich kół miłośników wędrówek zimowych i zarówno zrzeszeni, jak i niezrzeszeni narciarze ubiegają się coraz chętniej o to zaszczytne wyróżnienie. Odznaka Górska P. Z. N. była pierwszą tego rodzaju instytucją na świecie. Była ona pomysłem zrealizowanym na gruncie polskiego narciarstwa, który potem znalazł liczne naśladownictwa nie tylko u nas w kraju ale także za granicą. Trafne ujęcie regulaminu oraz jego myśl przewodnia — złożyły się na to, że odznaka ta stała się silnym bodźcem rozwojowym turystyki zimowej w Polsce.

W poprzednich sezonach zimowych zdobyło górską odznakę P. Z. N. 5.614 narciarzy, co jest liczbą bardzo poważną, zważywszy, że dla osiągnięcia jednej odznaki potrzeba odbycia wielu wycieczek odpowiednio potwierdzonych przez tzw. przodowników P. Z. N. Nieraz przez cały sezon musi się narciarz dobrze natrudzić, aby zebrać odpowiednią ilość punktów, która jest potrzebna dla przyznania odznaki. Pomysł tej konkurencji zmierza przede wszystkim do tego, aby zwiększać stale zainteresowanie dla turystyki narciarskiej. Usuwając wszelkie dążenie do rekordu — regulamin zachęca do odbywania wycieczek narciarskich w coraz to innych terenach, co ma duże znaczenie dla pogłębienia znajomości gór wśród szerokiego ogółu narciarzy.

Równocześnie jednak warunki ubiegania się o Odznakę Górską P. Z. N są tak ułożone, że instytucja ta przyczynia się do utrzymania sprawności turystycznej poszczególnych narciarzy do ich jak najpóźniejszego wieku. Nie można bowiem od razu zdobyć np. odznaki złotej, lecz trzeba kolejno przechodzić wszystkie trzy stopnie tej konkurencji. Można także ubiegać się o odznakę wyższego stopnia przez wielokrotne powtarzanie normy najniższej. Przyczynia się to do długotrwałości zainteresowania konkurencją o Odznakę Górską P. Z. N., a tym samym utrzymuje zainteresowanie do turystyki zimowej. Wreszcie przyczynia się odznaka Górska P. Z. N. do zwiększania znajomości terenów narciarskich w Polsce, gdyż według regulaminu — wycieczki nie mogą być odbywane przez te same osoby na tych samych szlakach. Ponieważ zaś wszystkie wycieczki ważne przy ubieganiu się o Odznakę, wyrażone zostały pewną ilością punktów — przeto dzięki odpowiedniemu punktowaniu, może Polski Związek Narciarski kierować grupy wycieczkowe do terenów mniej odwiedzanych lub leżących odłogiem.

Jednym z ważniejszych postanowień regulaminu Odznaki Górskiej P. Z. N. jest założenie, że ubiegać się o nią mogą nie tylko członkowie Związku, ale każdy narciarz niezrzeszony. Istotnie też około 2.000 narciarzy niezrzeszonych może pochlubić się zdobyciem Odznaki, co oznacza, iż oddziaływuje ona korzystnie także i na te sfery, które dotychczas pozostawały poza wpływem zorganizowanej turystyki zimowej.

Tereny narciarskie w Polsce zostały dla celów ubiegania się o Odznakę Górską P. Z. N. odpowiednio opracowane przez stworzenie listy „wycieczek punktowanych" i raidów, ogłaszanej corocznie w Kalendarzu Informacyjnym P. Z. N. Wycieczki te odbywać można dowolnie w ciągu całego sezonu narciarskiego a potwierdzone przez przodowników protokoły weryfikuje później Komisja Turystyczna P. Z. N. Po osiągnięciu normy — przyznaje się odznaki wraz z legitymacją. Normy zdobywania odznak wynoszą: 100 punktów dla odznaki brązowej, 150 punktów dla odznaki srebrnej i 200 punktów dla odznaki złotej. Nie są to wymagania małe, zważywszy, że tak popularna wycieczka, jak np. wyjście na Babią Górę dowolną drogą ze zjazdem do Zawoji — daje zaledwie 17 punktów, wyjście zaś na popularny w okolicy Sławska Trościan daje tylko 10 punktów.

W regulaminie Odznaki Górskiej P. Z. N. jest jeszcze jedno pomysłowe urządzenie, które wyrównuje szanse wycieczek odbywanych w najrozmaitszych warunkach atmosferycznych, oraz przez ludzi o różnych możliwościach fizycznych. Wiadomo przecież, że nieraz wyjście na szczyt narciarski jest bardzo łatwe, w innym zaś wypadku (przy burzy śnieżnej, małej widzialności, wielkim mrozie itp.) — bardzo trudne. Chodzą także po górach zarówno ludzie młodsi, jak też i osoby starsze, tak mężczyźni jak i kobiety. Wyrównanie szans osiągnięte zostało przez wprowadzenie tzw. „współczynników". W dniu, w którym trudności wycieczki oceniane są przez przodownika jako duże — otrzymuje się wyższą notę. Podobnie też wyrównuje się szanse poszczególnych narciarzy. Każda ich kategoria oznaczona jest pewną cyfrą współczynnika, który wpływa na powiększenie noty ostatecznej. Wyższą zatem notę za tę samą wycieczkę otrzyma np. kobieta, lub narciarz starszy wiekiem, dla którego wyjście na jakiś szczyt może przedstawiać większe zadanie, niż dla młodego narciarza. Wyrównano także szanse tych narciarzy, którzy dla uprawiania turystyki zimowej odbywać muszą dalekie przejazdy kolejowe.

Dzięki tym i wielu innym celowym postanowieniom regulaminu, konkurencja o Odznakę Górską P.Z.N. zbudowana jest logicznie i zachęca coraz szersze rzesze do brania w niej udziału. Sama zaś odznaka jest wysoko ceniona wśród ogółu jako widomy znak turystycznej sprawności. Poza tym przyczyniła się ta instytucja do wzmożenia zainteresowania wycieczkami narciarskimi, organizowanymi przez kluby i towarzystwa, które w ten sposób zyskały nowy bodziec i przedmiot zainteresowania.

Obecnie, w szóstym sezonie działania Odznaki Górskiej P. Z. N. — zainteresowanie tą konkurencją jest szczególnie wielkie. Przejawiło się ono w czasie niedawnego, doskonałego okresu warunków zimowych, z którego napłynęło już kilka tysięcy protokołów odbytych wycieczek. Właściwa jednak kampania Odznaki Górskiej P. Z. N. w sezonie 1938 jest dopiero przed nami. Jak doświadczenie bowiem uczy, ogromna większość wycieczek i raidów o Odznakę Górską P. Z. N. odbywa się dopiero w lutym i marcu a więc w czasie, gdy ustala się tzw. „turystyczna zima". W Tatrach zaś i wysokich partiach Czarnohory trwa kampania o odznakę do późnej wiosny, regulamin bowiem pozwala na wyczerpanie wszystkich możliwości terenowych i śnieżnych.

Szeroki ogół narciarzy winien dążyć do tego, aby Odznaka Górska P. Z. N., ciesząca się dotychczas tak wielką popularnością — objęła sfery możliwie najszersze. Obok bowiem osobistego zadowolenia każdego narciarza z osiągnięcia pewnego wyczynu — odnosi z tego wielką korzyść cała turystyka. Dzięki Odznace Górskiej P. Z. N. porządkuje się ruch wycieczkowy, wyrabia w społeczeństwie narciarskim zamiłowanie do wędrówek, a wśród ogółu turystów pogłębia się znajomość gór, doświadczenie a także hart i wytrwałość w dążeniu do celu. Wielką rolę mają tu przodownicy P. Z. N., którzy winni pamiętać, że odznaka ma założenia ideowe i pedagogiczne ważne dla turystyki, że nie zdąża ona do propagowania jakichś niezwykle śmiałych wyczynów lecz, że pragnie wdrożyć ogół do racjonalnie uprawianej turystyki. Instytucja Odznaki ma jednać dla turystyki zimowej, która jest krajem cudów, rzesze szerokie i w tym właśnie leży jej główny cel.





U stóp gór Fot. J. Konwiński.



Widok na Czywczyn. Fot. Dr S. Kowenicki.

W słoneczny dzień zimowy. Fot. J. K.

POPULARNE TRASY ZJAZDOWE

Od kilku już lat wysuwa się u nas żądanie, aby zakładać ścieżki, szlaki, i trasy przystosowane odpowiednio do potrzeb ruchu narciarskiego. Potrzeba ta wynika z istotnych właściwości narciarstwa, ze sposobów poruszania się narciarza w terenie górskim i to zarówno przy podejściu jak też w zjeździe. Istniejąca w naszych górach sieć letnich szlaków turystycznych — niezawsze i nie wszędzie odpowiada narciarskim założeniom. Latem bowiem chodzi się zwykle stromiej niż zimą, a partie leśne przekracza po wąskiej krętej ścieżynie, lub też na przełaj, co dla narciarza niezawsze jest dostępne i bezpieczne. System zatem istniejących ścieżek letnich, tylko częściowo stanowić może podstawę dla turystyki zimowej. Odnosi się to zwłaszcza do terenów gór średnich i partyj leśnych, wysokie bowiem szlaki graniowe nie budzą pod tym względem poważniejszych zastrzeżeń.

Ruch narciarski staje się obecnie coraz bardziej masowy, a jego zagęszczenie występuje w niektórych terenach w uderzający sposób. Masowy zaś ruch— ze względu na jego bezpieczeństwo — niesie ze sobą konieczność przystosowania terenu na jakim się rozwija. Zapominać bowiem nie można o tym, że mamy w narciarstwie niejako dwie skale szybkości. Jedna z nich obejmuje powolne stosunkowo podejście lub też marsz po równinie, druga zaś — to dziedzina szybkiego zjazdu. Wiadomo zaś jest, że tempo zjazdu rośnie dziś (w miarę postępu techniki narciarskiej) ustawicznie. Koordynacja zatem obu tych szybkości tak, aby sobie wzajemnie nie przeszkadzały i w terenach licznie odwiedzanych — wprost nie zagrażały, jest postulatem, który staje się coraz bardziej palący.

Od dawna też w zagranicznych terenach narciarskich zakłada się jednokierunkowe szlaki narciarskie zwłaszcza tam, gdzie nasilenie ruchu szczególnie tego wymaga. Są to zarówno drogi podejść, jak też trasy zjazdów. Zwłaszcza te ostatnie są dziś przedmiotem wielu wysiłków i zabiegów. Chodzi nie tylko o to, aby stworzyć racjonalne warunki techniczne dla narciarstwa, ale także, aby uzyskać nowe atrakcje ściągające przybyszów. Okazało się bowiem dowodnie, że specjalne trasy narciarskie, zwłaszcza dobrze założone zjazdy — są niezrównanymi pod względem atrakcyjności czynnikami. Zyskuje przy tym bezpieczeństwo ruchu, gdyż trasy zjazdowe zakłada się według wypróbowanych prawideł technicznych. Poza tym uzyskuje się rozdzielenie ruchu podejściowego od ruchu zjazdowego. Głównym bowiem założeniem jest, iż trasami przeznaczonymi wyłącznie dla zjazdu podchodzić nie wolno.

Specjalne trasy zjazdowe buduje się tak, aby o ile możności w całym swym przebiegu miały jednostajne nachylenie. Nie oznacza to bynajmniej iż wykluczona ma być rozmaitość zjazdu. Wręcz przeciwnie. Po odcinkach bardziej stromych, następują partie łagodniejsze lub też przeciwstoki, na których wytraca się nadmierny pęd. Jest to konieczne z tego względu, iż szlaki tego rodzaju przeznaczone są przeważnie dla potrzeb ruchu masowego, którego przeciętne opanowanie techniki jest niewielkie. Dlatego też i zakręty specjalnych tras zjazdowych są odpowiednio zakładane i opatrywane zabezpieczeniami, zwłaszcza na stromszych zboczach. Przede wszystkim jednak zdąża się do tego, aby takie szlaki zjazdowe nigdzie nie przecinały się z jakimikolwiek innymi ścieżkami czy trasami. Narciarz zjeżdżający taką drogą — nieraz w bardzo wielkim pędzie — musi mieć pewność, że nigdzie nie natknie się na nieprzewidzianą przeszkodę.

Jednokierunkowa trasa zjazdowa posiada wielką „przelotność", ale właśnie z tego powodu wzbronione jest podchodzenie taką trasą. Względy bezpieczeństwa nakazują, aby zakaz ten był przestrzegany. Poza tym, na trasie zjazdowej wyrabia się z biegiem czasu specyficzne podłoże, którego nie powinno się psuć podchodzeniem, przy którym wybija się głębokie koleiny, a także i dziury od narciarskich kijów. Nic dziwnego zatem, że wszędzie, gdzie istnieją specjalnie założone trasy zjazdowe, wszyscy narciarze we własnym interesie dbają o to, aby szeroki ogół stosował się do wydanych zarządzeń porządkowych i obowiązujących przepisów ruchu.

Także i u nas powstała niedawno pierwsza taka specjalna trasa zjazdowa, przeznaczona wyłącznie dla użytku narciarzy. Jest nią nowa droga zjazdowa zbudowana w dolnym odcinku zjazdu z Kasprowego Wierchu przez Dolinę Goryczkową i dolne Kalatówki do Kuźnic. Konieczność założenia jednokierunkowej drogi narciarskiej w tym terenie, stała się oczywista w związku z masowym ruchem. Są bowiem całe okresy w sezonie zimowym, gdy ruch zjazdowy z Kasprowego Wierchu w stronę Doliny Goryczkowej, żywiony tak potężnie przez kolej linową — przybiera wprost olbrzymie rozmiary. W górnych partiach zjazdu, na szerokich odkrytych stokach Kasprowego Wierchu, Kotłów Goryczkowych i górnych pięter Doliny — nie było oczywiście potrzeby trasowania specjalnej drogi zjazdowej. Natomiast w lesie poniżej t. zw. „szałasów" okazało się to koniecznością.

Już zresztą w poprzednich sezonach przystosowywano istniejące w tych stronach zjazdy do potrzeb ruchu jednokierunkowego. Jednakże zarówno przebieg tras, jak też okoliczność, iż ciągle krzyżowały się one z innymi ścieżkami — pozostawiały wiele do życzenia. Były na tych zjazdach odcinki dość niebezpieczne, nie przedstawiające być może większych trudności dla wprawniejszych narciarzy, ale dla szerokiego ogółu raczej mało dostępne. Dlatego też zbudowano, na zupełnie nowym szlaku — trasę specjalną, założoną według wszystkich wymogów stosowanych za granicą. Poprowadzono ją umiejętnie i w sposób nader urozmaicony. Od razu też okazało się, iż trasa ta stała się nową wielką atrakcją i cieszy się stale wzrastającą popularnością.

Całą drogę zjazdową opatrzono odpowiednimi tablicami, kierunkowskazami i napisami orientacyjnymi. Nachylenie — acz urozmaicone — jest jednak mniej więcej jednakie i umożliwia szybką jazdę. Zakręty są założone w terenie w sposób liczący się z wymogami techniki jazdy na nartach, oraz odpowiednio zabezpieczone. Droga nigdzie nie przecina się z innymi szlakami, co w związku z policyjnym zakazem podchodzenia tą drogą przyczynia się do podniesienia warunków bezpieczeństwa na tym szlaku zjazdowym. Oczywiście wszyscy narciarze winni przestrzegać prawideł ruchu obowiązujących na tej drodze narciarskiej i wymagać od innych odpowiedniego posłuchu dla przepisów porządkowych.

Droga zjazdowa z Kasprowego stanie się niechybnie wzorem do innych tego rodzaju urządzeń w naszych terenach narciarskich, zwłaszcza tam, gdzie nasilenie ruchu jest już bardzo wielkie i będzie nadal rosło.



Widok na część trasy zjazdowej z Kasprowego Wierchu.

Fot. H. Schabenbeck.

BIAŁY SZAŁ



Kiedy w pewnym stowarzyszeniu dyskutowano na temat urządzenia zabawy karnawałowej, ktoś rzucił pomysł, ażeby redutę nazwać: „Białym szaleństwem".

Hasło to istotnie było trafne i wiele obiecujące dla szerokich, rozbawionych mas. Pomyśleć tylko: „białe szaleństwo" — do rana — a potem biały mazur, i barszczyk!...

Czy w tej nazwie kryje się coś złego? Bynajmniej. Przeciwnie, raczej tylko zapowiedź świetnej zabawy wśród ośnieżonych szczytów Tatr.

O jakżeż inaczej przedstawia się inne białe szaleństwo, o którym później donoszą kroniki dzienników. Ktoś nie zdający sobie sprawy z potęgi gór wyzywa je przez swoją nieświadomość, przez brak doświadczenia.

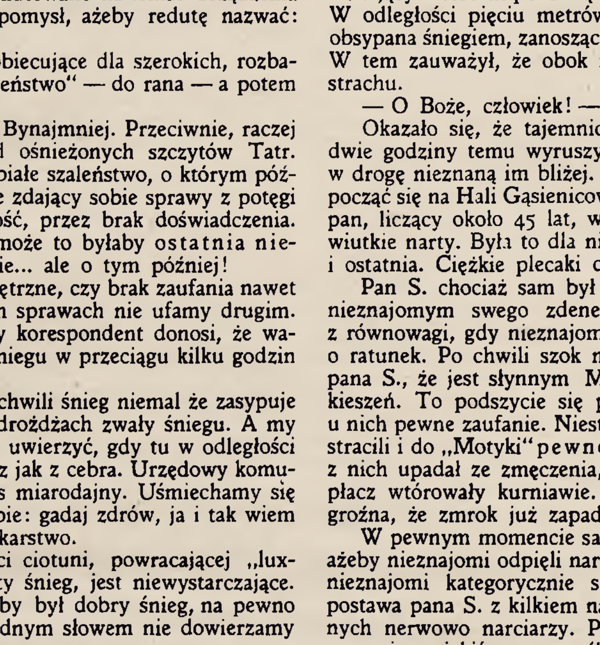
Weźmy np. ostatnią niedzielę. Tak, może to byłaby ostatnia niedziela dla pewnych narciarzy, gdyby nie... ale o tym później!

Nie wiem czy jest to zakłamanie wewnętrzne, czy brak zaufania nawet do kompetentnych źródeł, ale w pewnych sprawach nie ufamy drugim. Weźmy np. komunikat śniegowy. Własny korespondent donosi, że warunki narciarskie są idealne, że warstwa śniegu w przeciągu kilku godzin urosła do 20 cm...

Radio brzęczy nam do ucha, że w tej chwili śnieg niemal że zasypuje Tatry, że z każdą sekundą rosną jak na drożdżach zwały śniegu. A my jednak nie wierzymy temu. Bo jak można uwierzyć, gdy tu w odległości 100 km od skalnego Podhala leje deszcz jak z cebra. Urzędowy komunikat meteorologiczny też nie jest dla nas miarodajny. Uśmiechamy się tylko pod nosem, a w duchu mówimy sobie: gadaj zdrów, ja i tak wiem dobrze, że tam śniegu nie ma ani na lekarstwo.

Nawet zapewnienie rodzinki w postaci ciotuni, powracającej „luxtorpedą" z Zakopanego, że jest znakomity śnieg, jest niewystarczające. Mówimy wtedy: ciotunia buja nas, gdyby był dobry śnieg, na pewno ciotunia nie wyrwałaby z Zakopanego. Jednym słowem nie dowierzamy nikomu.

Tych samych pojęć jest niestety większa część narciarzy. Toteż pomimo umiejętnej reklamy i dużej propagandy, pociągi popularne rzadko dochodzą do skutku. Tak też było i w ostatnią niedzielę. Ludzi wierzących w śnieg można było policzyć na palcach. Jakież zdziwienie ogarnęło wszystkich, gdy w Zakopanem ujrzeli wcale ładny przekładaniec lodu i śniegu.



Tym instytucjom podającym dokładne warunki śniegowe należy wierzyć — szeptem podawano sobie z ust do ust.

Ale góry płatają też i figle. Zamiast spodziewanego deszczu, w niedawną niedzielę lunęła z ołowianych niebios kurniawa, zabielona tonią mleka.

Kasprowy opustoszał, a jedynie paru odważniejszych śmiałków, wśród których znalazła się i rekordzistka Kasprowego po tysiącznym zjeździe p. Szusterowa — zjechało na Halę Goryczkową.

W ciepłym wagonie od A do C grupa narciarzy w drodze powrotnej do Krakowa opowiadała sobie przygody minionego dnia. Ogólne uznanie i pochwałę otrzymał znany narciarz i taternik pan S. z Krakowa. W przerwie między jednym tasowaniem kart a drugim, ciągnął swą opowieść o białym szaleństwie srogiej niedzieli, która może być dobrą nauczką dla niejednego niewprawnego narciarza.

— Wyszedłem z Kuźnic gdzieś po dwunastej — zapala się pan S. — może było pięć a może dziesięć po dwunastej. Miałem się spotkać z kimś na Hali, u Bustryckiej — no, nie ciągcie mnie za język — po prostu miałem się spotkać z nią! Uszedłem kilkadziesiąt metrów. Wśród kurniawy spostrzegłem idącego ku mnie Staszka, który schodził z Hali".

— A kaj idzies?

— A dyć na Halę — oblecę jesce.

— E, kiebyś móg se dać pokój — kurzi jak jasny gwint...

Efekt był taki, że pan S. pomimo ostrzeżeń Staszka, ruszył z kopyta narciarskiego na Halę. Na pożegnanie góral tylko dorzucił:

— Jak już idzies, to daj pozór na tych dwóch tam ceprów z nartami — to jakiesi niezakopiańce...

Pan S. przyspieszył kroku, aby dogonić nieznajomych. Zawsze to raźniej w grupce się idzie i bezpieczniej, tym więcej, gdy płynie się niemal w mgle. Ta biała ćma, a też i ostry wiatr ze śniegiem siecze mu policzki. Mimo to idzie pewnie, bo nie pierwszy raz tędy ganiał na Halę. Po pół godzinie zdziwiony jest jednak, że nie napotyka wspomnianych narciarzy. Jest świadom już, że przeszedł Boczań, że mija Skupniowy Upłaz, a tu jak ich nie widać, tak nie widać. Mgła jest taka, że nawet na 3 metry nie rozróżnisz teściowej od żony. Pan S. niezmordowanie sunie dalej przed siebie, kierując się tylko własnym instynktem, orientując się także po kierunku wiatru.

W pewnym momencie stracił zupełnie świadomość, w którym znajduje się miejscu. Wiatr również stracił swój kierunek i gwiżdże ze wszystkich stron. Przystanął na chwilę i wsłuchuje się. Dla dodania sobie animuszu, nawet „jodłuje". Świst i pęd wiatru porywa gdzieś w stronę Olczyskiej dźwięczną melodię. Pan S. jest lekko podniecony i zdenerwowany. Marzeniem jego jest wydostać się na przełęcz między Kopami. Uszedł jeszcze kilkanaście metrów. Woła raz, drugi. Nikt się nie odzywa. Wokoło cisza, a raczej przeciągły świst wiatru dochodzi mu tylko do uszu. Posunął się jeszcze o kilkanaście metrów. Teraz stracił już zupełnie orientację, chociaż wyczuwał, że znajduje się na Karczmisku. Po paru minutach zatrzymał się.

Wracać, czy iść przed siebie — zadał sobie pytanie.

Wtem jakby u stóp jego coś zakwiliło. Zacisnął kijek, wytężył słuch i z bijącym sercem podsunął się w kierunku tajemniczej stacji nadawczej. W odległości pięciu metrów leżała na śniegu jakaś tajemnicza postać, obsypana śniegiem, zanosząca się od płaczu. Zbliżył się ku nieznajomemu. W tem zauważył, że obok niego klęczy drugi narciarz, drżący cały ze strachu.

— O Boże, człowiek! — Wybawca nasz! — zawołali narciarze.

Okazało się, że tajemniczymi narciarzami są dwaj panowie, którzy dwie godziny temu wyruszyli z Kuźnic. Pomimo przestróg wybrali się w drogę nieznaną im bliżej. Szli na Halę, gdyż w poniedziałek miał rozpocząć się na Hali Gąsienicowej kurs narciarski. Jeden z nich, jakiś starszy pan, liczący około 45 lat, właśnie dziś rano zakupił w Zakopanem nowiutkie narty. Była to dla niego pierwsza eskapada na nartach... a może i ostatnia. Ciężkie plecaki dopełniały całości ekwipunku.

Pan S. chociaż sam był mocno wzruszony, to jednak nie okazywał nieznajomym swego zdenerwowania. Wyprowadzało go tylko jedno z równowagi, gdy nieznajomi rzucili się ku niemu, całując go i błagając o ratunek. Po chwili szok nerwowy ustąpił u nich, gdy usłyszeli z ust pana S., że jest słynnym Motyką, że drogę na Halę zna, jak własną kieszeń. To podszycie się pod nazwisko znanego narciarza wzbudziło u nich pewne zaufanie. Niestety po godzinnym błądzeniu po Karczmisku stracili i do „Motyki" pewność i zaufanie. Co kilkanaście metrów jeden z nich upadał ze zmęczenia, płacząc nerwowo. Szlochy i spazmatyczny płacz wtórowały kurniawie. Sytuacja stawała się o tyle coraz bardziej groźna, że zmrok już zapadał.

W pewnym momencie samozwańczy Motyka groźnym tonem polecił, ażeby nieznajomi odpięli narty i zrzucili ze siebie plecaki. Tej komendzie nieznajomi kategorycznie sprzeciwili się. Dopiero przybrana groźna postawa pana S. z kilkiem narciarskim w ręku uspokoiła nieco rozstrojonych nerwowo narciarzy. Po przeszło 2-godzinnej wędrówce, natrafili wreszcie na jakiś zasypany ślad, który okazał się śladem pana S. Znaleźli się z powrotem na Przełęczy pod Kopą. Przybrany Motyka rzucił hasło do odwrotu przez Boczań. I tu nowe nieszczęście. W pewnej chwili niedoszły uczestnik kursu pada jak kłoda. Pan S. dowiaduje się, że „pana narciarza" gniotą niemożliwie buty. Płacze znowu. Bez chwili wahania pada znowu komenda: „Buty zdjąć! Pójdzie pan boso, albo zostawię pana na pastwę świstaków, niech pana rozszarpią kozice".

— Dostanę przecież kataru — przeziębię się.

Zaciśnięta pięść pana S. otrzeźwiła nieco przygodnego gościa z dolin. Teraz krok za krokiem, wolno posuwała się karawana, w której wielbłądem objuczonym plecakami nieznajomych był pan „wybawca".

Po pewnej chwili wreszcie doszli do lasu na Boczaniu, gdzie kurniawa mniej szalała. Podobno radość tych dwóch narciarzy nie miała granic. Rzucili się na „Motykę" jakby z motyką na słońce, całując go z całych sił, obiecując nawet poparcie w Warszawie...

Dopiero po krupniku, już pod sam wieczór zdemaskował się w Kuźnicach pan „Motyka", tłumacząc nieznajomym, że przedstawił się za Motykę jedynie dlatego, ażeby wzbudzić większe zaufanie u nich.

Z tej małej przygody niedzielnej możemy się nauczyć, że nie należy igrać z białym szaleństwem, tym więcej gdy wybierają się w góry ludzie nie znający drogi, a też nie umiejący utrzymać choćby minimalnej równowagi na nartach.

Niech melodja płynąca później na dancingu w Zakopanem — „Ostatnia niedziela" będzie przestrogą dla tych narciarzy z różnych miast Polski, którzy pomimo fatalnych warunków, idąc samotnie „w nieznane", nucili sobie melodię: „Albośmy to jacy, tacy..."

A. Wasilewski.

GDY SPADA LAWINA



Zwały lawiny u stóp Giewontu w Kondratowej Dolinie. W dali widnieje druga lawina, która zesunęła się do Piekiełka w kilka chwil po zatrzymaniu się pierwszej.

Obecny sezon zimowy dał niezbity dowód że lawiny w Tatrach i Karpatach Wschodnich stanowią groźne niebezpieczeństwo, którego bynajmniej nie wolno lekceważyć. Już w listopadzie, porze zaiste niezwykłej, zginął pod lawiną na Tomanowej Przełęczy młody i wprawny zawodnik zakopiański, Słowiński. Lawina ze świeżego śniegu w Suchym Żlebie nad Kalatówkami porwała drugie życie. A niedawna katastrofa pod Howerlą, gdzie lawina zasypała całą wycieczkę, przy czym jednej osoby nie zdołano uratować pomimo natychmiastowej pomocy, zamyka dotychczasowy pochód białej śmierci. Dodać zaś trzeba, że grubość warstwy śnieżnej nie była bynajmniej znaczna i właściwy sezon lawinowy jeszcze się nie rozpoczął...

Aby odpowiedzieć na pytania, w jakich warunkach zagraża nam w górach niebezpieczeństwo lawiny i jak niebezpieczeństwo to ocenić, zajmijmy się pokrótce rozpatrzeniem zasadniczych rodzajów lawin.

Otóż, nie wdając się w zbyteczne szczegóły — wszystkie lawiny można, zależnie od materiału, podzielić na: suche, i mokre zbite i luźne. Oczywiście klasyfikacja ta nie może mieć pretensyj do zupełnej ścisłości, a istnieje cała masa stadiów pośrednich i wymykających się poza jej ramy możliwości.

Lawiny suche spadają w czasie mrozu, mokre przy odwilży. Prawdopodobieństwo lawiny suchej nie zależy na ogół od pory dnia, natomiast lawiny mokre występują przede wszystkim w godzinach popołudniowych — między 2 a 4 pop., w dnie słoneczne i bezchmurne. Czynnikiem potęgującym niebezpieczeństwo w każdym wypadku jest wiatr. Nadto, ocieplenie stwarza warunki korzystniejsze dla zejścia lawiny, podczas gdy spadek temperatury ma działanie spajające.

Im grubsza jest warstwa śniegu i im stromszy stok, tym prawdopodobniejsza jest lawina. W zasadzie na każdym stoku, poczynając od 20 stopni pochyłości, lawina jest możliwa, a — jak np. śmierć Słowińskiego dobitnie wykazała — obsunięcie się nawet cienkiej warstwy śniegu może być tragiczne w skutkach. Ważne są jednak, prócz pochyłości i stromości, także: struktura wewnętrzna śniegu, oraz ukształtowanie zbocza. Im bardziej niejednolita jest budowa pokrywy śnieżnej, im więcej występuje w niej ostro odgraniczonych warstw, o ile założymy, że każda z nich ma niezmienną miąższość, tym większe jest niebezpieczeństwo lawiny.

Szczególnie groźne są pokłady gładkiej twardej szreni, która stanowi „pierwszorzędną" powierzchnię ześlizgu dla warstwy wyższej, zwłaszcza gdy ta ostatnia powstała przy mrozie i nie zdołała się z nią zespolić. Niebezpieczne są konfiguracje: szreń-puch i szreń-gips („gips" — twardy, zwiany śnieg). Pierwsza kryje możliwość „pyłówki", druga — „deski". Pyłówka najprawdopodobniejsza jest przy silnym mrozie w miejscach zacisznych, np. wąskich północnych żlebach. Deski zsuwają się najłatwiej w godzinach południowych przy silnym nasłonecznieniu jako „zbite, półmokre lawiny", spadają jednak także przy mrozie jako lawiny całkowicie „suche". Wytwarzają się przede wszystkim na stokach o ustawieniu kątowym do kierunku wiatru, oraz oszrenionych otwartych stokach odwietrznych. Twarda, zlodowaciała szreń, czyli tzw. „lodo-szreń" daje pełną gwarancję bezpieczeństwa.

Zbocza gładkie i wgłębione wystawione są na największe niebezpieczeństwo, nieregularne i wypukłe są najmniej eksponowane na lawiny. Dlatego też w zagrożonym terenie najlepiej posuwać się grzędami, wzdłuż żeber i występów skalnych, oraz starać się prowadzić drogę zawsze wypukłościami wszelkiego rodzaju, unikając wklęsłości: żlebów, zapadlisk, niecek, oraz gładkich miejsc otwartych. Złudne uczucie bezpieczeństwa dają stoki wklęsłe, spoczywa bowiem na nich, wewnątrz wklęsłości, stosunkowo nieznaczna warstwa śniegu, ale na tej cienkiej warstwie opiera się gruba warstwa nawianego śniegu w górnych stromszych partiach i przy najlżejszym podcięciu grozi runięciem w dół.

Stoki porośnięte lasem lub przetykane skałami są dość bezpieczne.

Lecz nawet posuwając się dnem doliny musimy dawać baczenie na okoliczne zbocza, z których łatwo może stoczyć się lawina i przykryć nas wielometrową warstwą śniegu. Z podobnych względów unikać trzeba wszelkich wypukłości i wklęsłości poziomych, zatrzymują bowiem lawinę i powodują jej spiętrzenie. Przy ocenie bezpieczeństwa stoku nie wolno nigdy ograniczać się do bezpośredniego otoczenia naszej trasy, lecz wziąć należy w rachubę także możność zsunięcia się lawiny z partyj wyżej położonych. W szczególności obecność wielkich nawisów nad nami zwiastuje duże niebezpieczeństwo.

Jeżeli chodzi o lawiny „luźne" (określenie to wprowadziłem rozmyślnie dla ułatwienia, nie jest ono jednak powszechnie używane), zbadanie lawiniastości zbocza nie jest zbyt trudne. Odwracamy kijek kółkiem do góry i sondujemy nim śnieg. Jeżeli po wolnym przebiegu w miękkiej górnej warstwie napotyka od razu na twardą warstwę szreni, pewna to wskazówka lawiniastości. Sondowania takie wykonać trzeba w kilku miejscach i kontynuować przez cały czas drogi. Rysy i pęknięcia na powierzchni śniegu stanowią groźne ostrzeżenie, podobnie nie należy lekceważyć osiadania śniegu pod naszym ciężarem, któremu towarzyszy głuche dudnienie. Jest to zjawisko nader częste po świeżym opadzie, a skoro zauważymy je po drodze, najlepiej zawrócić, póki czas. W ogóle, gdy przychodzą gwałtowne opady śnieżne na twardą szreń, zwłaszcza przy mrozie, najlepiej jest odczekać dzień albo dwa, zanim się śnieg ułoży. Duże ułatwienie w ocenie niebezpieczeństwa stanowi znajomość danych meteorologicznych z ostatnich dni. Wycieczki w czasie wiatru halnego należy stanowczo odradzić.

Gdy znajdujemy się w zagrożonym terenie, oprócz omawianych wyżej wskazówek szczegółowych, obowiązują nas następujące reguły postępowania:

1) Zawrócić bezwzględnie, jeżeli istnieje wyraźne niebezpieczeństwo, zwłaszcza gdy prowadzimy wycieczkę złożoną z kilku osób. 2) Jeżeli niebezpieczeństwo jest tylko prawdopodobne, podchodzimy i zjeżdżamy w dużych (20—50-metrowych) odstępach. Zakosy zakładamy o dużej rozpiętości, przy czym dobrze jest między dwa duże wstawić jeden mały w jakimś bezpieczniejszym terenie, np. na grzędzie. W zjeździe kręcimy jak najmniej, a zagłębienia przebywamy „szusem", przy czym nigdy nie powinna tego czynić więcej niż jedna osoba na raz. 3) Staramy się unikać jednoczesnego obciążania tych samych linij pionowych lub poziomych, wzdłuż których śnieg grozi oberwaniem. 4) Zachowujemy się cicho, ponieważ silne dźwięki mogą spowodować oberwanie się śniegu w jakimś szczególnie czułym punkcie i w ten sposób wyzwolić lawinę. 5) Przy podejściu wiązania rozluźniamy, tak, by w razie potrzeby można było od razu stracić narty z nóg, ręce wyjmujemy z pętli od kijków, oraz zluźniamy zapięcia plecaka, by go móc zdjąć, o ile czas na to pozwoli.

W terenie silnie zagrożonym najlepiej podchodzić bez nart, gęsiego w odstępach, jednym śladem, prosto w górę. W zejściu postępujemy podobnie, idąc prosto w dół. Jednakże w pewnych wypadkach przy trawersie zbocza narażonego na lawinę deskową lepiej jest iść na nartach. Iść trzeba dość szybko, gdyż pozostawanie przez dłuższy czas w tym samym miejscu zwiększa niebezpieczeństwo, podobnie na miejsce odpoczynku przy podejściu niebezpiecznym stokiem trzeba wybierać punkty niezagrożone, a gdy ich brak, nie odpoczywać wcale.

O ile jednak pomimo ostrożności lawina się urwie, trzeba zachować przytomność umysłu i zastosować poniższe wskazówki. Gdy lawina nie obejmuje głębszych warstw, staramy się nie dać się jej porwać. Udaje się to przy małych lawinach stosunkowo łatwo, jeżeli wbijemy odwrócony kółkiem do góry kijek powyżej naszego stanowiska głęboko w twarde podłoże i ujmiemy go mocno oburącz tuż ponad śniegiem. Jeszcze lepiej spełniają to zadanie zdjęte narty. Lecz nawet, gdy się nam to uda tylko częściowo, opóźnimy w ten sposób chwilę porwania nas przez lawinę, a część zsuwającego się śniegu spływa przez ten czas poniżej nas i już nam nie zagraża. Gdy wszakże lawina składa się z lekkiego rozpylonego śniegu, winniśmy się przede wszystkim strzec przed uduszeniem przez zatkanie dróg oddechowych. W tym celu przykrywamy nos i usta rękami i powstrzymujemy oddech.

Uczynić to trzeba nawet wtedy, gdy znajdujemy się tylko w pobliżu lawiny pyłowej, szczególnie przy wietrze. Naprawdę niebezpieczny staje się pył śnieżny jednakże dopiero wtedy, gdy lawina nabierze rozpędu, jeżeli natomiast urywa się w naszym bezpośrednim sąsiedztwie, winniśmy dbać przede wszystkim o utrzymanie się na stoku, a dopiero, gdy się to nie uda, zaczynamy myśleć o ochronie dróg oddechowych. Zresztą nie tylko przy pyłówce, ale przy każdej lawinie, w chwili, gdy się już zapadamy pod śnieg, należy osłonić twarz ramionami, by ratować się przed uduszeniem.

Ucieczka szusem przed suchą lawiną, która posuwa się bardzo szybko, jest prawie niemożliwa, nadto prawdopodobieństwo upadku z pośpiechu i zdenerwowania jest bardzo znaczne, a upadek może jeszcze pogorszyć sytuację. Lecz przy lawinach mokrych, o wiele powolniejszych, może się powieść, a nawet gdy lawina dogoni narciarza, szybkość składowa jego i jej ruchu może wyrzucić go poza jej brzeg, a przynajmniej dopomóc mu do oddalenia się od środka spływu.

Przy osuwaniu się ze śniegiem trzeba starać się utrzymać w pozycji głową do góry, do czego ponoć bywają pomocne ruchy zbliżone do pływackich przy szerokim rozstawieniu nóg i rąk.

Niestety, gdy znajdziemy się w zasięgu wielkiej lawiny, wszystkie te metody stają się iluzoryczne. Jednakże i małych lawin nie trzeba lekceważyć — obydwie lawiny, które spadły tej zimy w Tatrach były małe!

W. A. Firsoff.

OBSERWATORIUM NA KASPROWYM WIERCHU



Ogólny widok budynku obserwatorium na szczycie Kasprowego Wierchu.
Fot. H. Schabenbeck.

W ciągu kilku miesięcy ubiegłego roku wybudowano na szczycie Kasprowego Wierchu w Tatrach niewielki budynek, który będzie miał szczególną doniosłość zarówno dla nauki polskiej, jak też dla praktycznych potrzeb turystyki górskiej, tak letniej, jak i zimowej. W budynku tym bowiem znajdzie pomieszczenie wysokogórskie obserwatorium meteorologiczne, a także i inne działy badań naukowych, dla których znaczne stosunkowo wzniesienie Kasprowego nad poziomem morza (około 2.000 m n. p. m.) stanowi wyjątkowo cenny warunek. Będzie to zarazem pierwsza na ziemiach polskich placówka naukowa, pracująca na tak wielkiej wysokości i wchodząca dzięki temu do systemu międzynarodowej współpracy naukowej przeprowadzanej na wyżynach górskich.

Współpraca ta jest szczególnie ważna w dziedzinie meteorologii zarówno teoretycznej, jak i praktycznej. Poszczególne kraje Europy od dawna już, bo od pięćdziesięciu przeszło lat, uznały konieczność zakładania wysokogórskich stacyj naukowych, a zwłaszcza obserwatoriów meteorologicznych. Badania bowiem przeprowadzane na wyżynach mają dla pogodoznawstwa szczególnie wielkie znaczenie. Istnieje też w całej Europie gęsta stosunkowo sieć wysoko położonych stacyj obserwujących warunki atmosferyczne. Stacje te wymieniają ze sobą swe spostrzeżenia, co przyczynia się do szybkiego postępu wiedzy na tym ważnym odcinku studiów.

Polska, jakkolwiek posiada wielki łańcuch gór, pomiędzy którymi nie brak szczytów, przekraczających 2.000 m — nie zdobyła się dotąd na zorganizowanie badań naukowych na wyżynach. Jedyną taką najwyżej położoną stacją badawczą była dotychczas regularna stacja meteorologiczna na Hali Gąsienicowej w Tatrach, zorganizowana przez Państwowy Instytut Meteorologiczny. Spełniała ona swe zadanie praktyczne, ale o znaczeniu tej stacji jako placówki naukowej — nie mogło być oczywiście mowy. Stacja taka bowiem obok zasadniczego warunku, jakim jest dość znaczna wysokość — dysponować musi także odpowiednimi urządzeniami techniczno-naukowymi a także i liczniejszym personalem.



Wieża z tarasem i urządzeniami technicznymi dla obserwacyj.
Fot. H. Schabenbeck.

Obecnie zatem uczyniony został wielki krok naprzód w tej ważnej dziedzinie. Przez wybudowanie budynku obserwatorium na szczycie Kasprowego Wierchu uzyskano podstawę dla zorganizowania badań nie tylko pogodoznawczych, ale także i w innych działach wiedzy. Obok bowiem obserwatorium meteorologicznego uruchomione tu będą badania fizykalne, niektóre badania medyczne itp. Sprawna organizacja tych badań jest zapewniona pomiędzy innymi głównie przez to, że komunikacja obserwatorium z dolinami jest w całym tego słowa znaczeniu ułatwiona. Linowa bowiem kolej z Kuźnic na Kasprowy Wierch daje możność łatwego transportu ludzi i materiałów, a poza tym pozwala na wyzyskanie niektórych urządzeń, jak linii telefonicznej, oświetlenia itp. Dzięki tym warunkom nowa placówka naukowa na Kasprowym Wierchu dysponować będzie mogła racjonalnymi urządzeniami dla swej pracy.

Sam budynek obserwatorium na szczycie Kasprowego Wierchu zbudowany jest z kamienia i wyglądem zewnętrznym oraz trafnym rozplanowaniem mas, harmonizuje z otoczeniem górskiej przyrody. Wewnątrz budynku znajduje się 13 niewielkich pomieszczeń przeznaczonych tak dla pracowni naukowych, jak też dla personalu. Obserwatorium wyposażone w potrzebne instalacje, a więc: centralne ogrzewanie, elektryczne oświetlenie, wodociągi itp. pozwoli na prowadzenie trudnych badań w warunkach dogodnych. Będzie to zaś praca niemała. Przede wszystkim obserwatorium spełniało będzie zadania normalnej stacji meteorologicznej, przesyłając swe spostrzeżenia telegraficznie do centrali PIM-u i współpracując z innymi stacjami. Poza tym szczególnie obserwowane będą warunki lotnicze, co przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa lotniczej komunikacji w pobliżu gór. Nie trzeba wspominać, że obserwacje pogodowe a zwłaszcza niwalne, będą miały szczególne znaczenie dla turystów i narciarzy.

Jednym z ciekawszych zagadnień, któremu obserwatorium poświęci szczególną uwagę, będą studia nad wszystkimi właściwościami tak charakterystycznego dla Tatr wiatru halnego. Zainstalowany wielki wiatromierz (anemograf), zapisywał będzie zmiany kierunku i natężenia wiatru oraz jego uderzenia. Badania te przyczynią się niewątpliwie do wyjaśnienia tego ciekawego zjawiska, jakim jest wiatr halny — tak często przekreślający turystyczne nadzieje wędrowców górskich a zwłaszcza narciarzy. Dodać trzeba, że obserwatorium nie ograniczy się tylko do pracy nad pogodoznawstwem i zagadnieniami bezpośrednio związanymi z meteorologią, ale umożliwi pracę dla innych działów wiedzy jak np. dla pomiarów siły ciężkości, dla badań nad promieniowaniem kosmicznym itd. Przed nauką polską otwierają się zatem nowe i szerokie horyzonty oraz możliwości zwiększenia naszego wkładu kulturalnego do ogólnego dorobku ludzkości.

Prócz tego jednak w obserwatorium prowadzone będą ścisłe badania naukowe a w szczególności w dziedzinie fizyki atmosfery. Jednym z zadań, któremu poświęci się obserwatorium — będzie badanie promieniowania słońca i nieba, a badania te dzięki wzniesieniu Kasprowego dadzą niewątpliwie pokaźne rezultaty. Inne studium poświęcone będzie promieniowaniu pozafiołkowemu, które na szczytach Tatr jest bardzo znaczne. Studia te łączyć się będą z działem bioklimatycznym, ponieważ promieniowanie ultrafioletowe wywołuje szereg zjawisk fizjologicznych. Tu również prowadzić się będzie badania nad pomiarami elektryczności atmosferycznej oraz nad innymi zjawiskami, które interesować będą przede wszystkim medyków i przyrodników, badających wpływ wysokogórskich warunków atmosferycznych na żywe organizmy.

Nie ulega też wątpliwości, że także i turystyka odniesie bardzo wielką korzyść z uruchomienia tej ważnej placówki. Jednym bowiem z najistotniejszych czynników ruchu turystycznego, jest odpowiednio postawione pogodoznawstwo, które pozwala na racjonalne planowanie wycieczek itp. Dzięki pracy obserwatorium na Kasprowym Wierchu dostarczy nasza wiedza szerokiemu ogółowi turystów wiele cennych wskazówek. Podobnie też i inne badania przyczynią się do pogłębienia znajomości takich zagadnień, jak reakcja wysokogórskiego turysty w czasie przebywania na wysokościach, lub zachowanie się organizmu sportowca w czasie np. biegu narciarskiego w terenie górskim. Jakkolwiek więc budowie obserwatorium towarzyszyły znane sprzeciwy i protesty, to jednak ogół turystów uznać musi że nie tylko nauce polskiej, ale i turystyce przybyła nowa nader doniosła placówka. Przyniesie ona na pewno wielką korzyść dla dalszego rozwoju ruchu turystycznego w Polsce.

KRONIKA TURYSTYCZNA

ŻYCIE ORGANIZACYJNE

POWSTAJĄ REGIONALNE ZWIĄZKI POPIERANIA TURYSTYKI. Zainicjowane przez Wydz. Tur. M. K. prace organizacyjne nad tworzeniem regionalnych komórek popiera- [illegible] urystyki pod postacią wielkich, regional- [illegible] iązków popierania turystyki postępują [illegible] Ostatnio odbył się szereg konferencji [illegible] wie, projekt jest w stadium ostatecz- [illegible] acowania i prawdopodobnie w naj- [illegible] ych miesiącach będzie realizowany. W głównych zarysach projekt ten przewiduje utworzenie regionalnych związków popierania turystyki: w Krakowie, Warszawie, Poznaniu i Gdyni, w Wilnie, Stanisławowie i Katowicach. Poza tym powstanie prawdopodobnie centralna komórka o charakterze doradczym przy Ministerstwie Komunikacji. W związku z tymi pracami odbywają się już w niektórych terenach prace przygotowawcze, konferencje. Sprawa jest najbardziej zaawansowana na terenie województw: krakowskiego, wileńskiego i stanisławowskiego.

PRZEDSTAWICIELE WŁADZ W RADZIE NARCIARSKIEJ. Z prac organizacyjnych PZN wspomnieć należy o posiedzeniu Rady Narciarskiej PZN, która zebrała się w Zakopanem w dniu 8 grudnia 1937 r. w nowym lokalu PZN. Posiedzenie było poświęcone sprawom programowym i wyszkoleniowym. Pierwszy raz wzięli w nim udział delegaci władz i instytucyj, mianowani na nową kadencję Rady. Są nimi pp. delegat Ministra Spraw Wojskowych płk. Kowalski, delegat Państwowego Urzędu WF i PW płk. dypl. Fonferko, delegat Rady Naukowej WF doc. dr pułk. Dybowski, Centralnego Instytutu WF płk. Ziętkiewicz, Ministra Komunikacji mgr Breuer.

INWESTYCJE TURYSTYCZNE

TOK ROBÓT INWESTYCYJNYCH NIE SŁABNIE. Okres zimowy nie sprzyja pracom inwestycyjnym. Mimo to jednak niektóre budowy jeszcze są w stadium wykańczania, a działalność w pracowniach architektonicznych nie ustaje ani na chwilę. Zanotować tu wypada wyprowadzenie pod dach Hotelu Turystycznego L.P.T. w Augustowie. Istnieje uzasadniona nadzieja, że objekt ten będzie oddany do użytku na sezon letni 1938. Na terenie wschodnio-karpackim postępują prace około budowy Hotelu Turystycznego Warszawskiego Klubu Narciarskiego w Rafajłowej. Będzie to jedna z najpiękniejszych tego rodzaju budowli w Karpatach, duży objekt dostosowany do stylu regionalnego huculskiego, łączący wybitną umiejętność i doświadczenie turystyczne prezesa W.K.N. inż. Weckera. Już dziś można znaleźć prowizoryczne pomieszczenie w budynku którego zrąb był poświęcony w jesieni. Obecnie zakładane są instalacje i wykończenia wewnętrzne, tak, że z wiosną budynek będzie gotów do użytku. Prace przy mniejszych schroniskach górskich (Ruszczyna, Mołoda, Wyszków, Doboszanka) postępują powoli i oczywiście w porze zimowej są zawieszone. Schroniska te jednak już funkcjonują. L.P.T. przystępuje obecnie do opracowania studiów nad budową Hotelu Turystycznego w Worochcie, który by spełnił równocześnie pewną funkcję Domu Zdrojowego. Realizacja takiego objektu musi być jednak rozłożona na kilka lat. Natomiast na Dniestrze powstanie w przyszłym roku schronisko kajakowo-wioślarskie, jako pierwszy etap realizacji zagospodarowania turystycznego Dniestru (prawdopodobnie w Niżniowie).

WYKAŃCZANIE SCHRONISK. Na terenie zachodnio-karpackim postępują prace około schroniska na Turbaczu i Lubaniu. Należy się spodziewać, że przy uruchomieniu dalszych kredytów przez Ministerstwo Komunikacji oba te schroniska w okresie wiosennym zostaną wykończone.

IMPREZY I UDOGODNIENIA

BIURO TURYSTYCZNE L. P. T. W KRYNICY. W związku z otwarciem kolei górskiej, zostało uruchomione w Krynicy Biuro Turystyczne Ligi Popierania Turystyki. Placówka ta była nad wyraz potrzebna albowiem — jak żadna inna miejscowość — tak właśnie Krynica potrzebuje organizowania ruchu turystycznego, wycieczek, informacyj turystycznych i spraw kwaterunkowych. Poza tym Biuro to obejmuje wszystkie agendy kolejki krynickiej, której Liga jest właścicielem. Drugie tego rodzaju Biuro, skromniejsze w rozmiarach powstało w Hotelu Turystycznym L.P.T. w Sławsku. W tej chwili ma Liga 6 stałych placówek: w Wiśle, Zakopanem, Krynicy, Sławsku, Worochcie i Gdyni.

ZIMOWE POBYTY W KARPATACH. W Sławsku i Siankach, które cieszą się ustaloną sławą wśród szerokiego ogółu narciarzy organizowane są od początku zimowego sezonu tanie urlopy w tamtejszych domach turystycznych L.P.T. Dają one nie tylko sposobność wypoczynkowego pobytu w doskonałych warunkach terenowych i mieszkaniowych, ale w ramach tych pobytów urządzane są także kursy narciarskie, wycieczki itp. Warunki uczestnictwa w tych imprezach są szczególnie przystępne, tak, że z możliwości tanich urlopów zimowych korzystać mogą bardzo szerokie sfery.

Po okresie świątecznej, bardzo wzmożonej frekwencji, schroniska te posiadają obecnie pewną ilość wolnych miejsc, które niewątpliwie będą ponownie rozchwytane. Jak bowiem wiadomo, posiadacze kart uczestnictwa Ligi Popierania Turystyki korzystają przy przejeździe do Sławska lub Sianek ze znacznych zniżek kolejowych, dzięki czemu pobyt w tych miejscowościach wypada bardzo tanio. Dla przykładu warto podać, że koszt dziesięciu dni spędzonych w hotelu turystycznym w Siankach, wraz z przejazdem kolejowym w obie strony, mieszkaniem, utrzymaniem, opieką lekarską, kursem narciarskim i wycieczkami — wynosi, dla mieszkańca Warszawy, 70 zł.

Prawo do zniżek kolejowych na tanie urlopy w Sławsku i Siankach połączone z tak wartościowymi świadczeniami, dają karty uczestnictwa Ligi Popierania Turystyki, które nabyć można we wszystkich placówkach biur podróży w całym kraju, w biurach turystycznych L.P.T. oraz w związkach propagandy turystycznej większych miast. Przed wyjazdem jednak wskazane jest listownie zapewnić sobie miejsce w hotelu L.P.T. w Sławsku lub Siankach.

KOLEJKI LEŚNE DLA TURYSTÓW. Na podstawie specjalnych zezwoleń Ministerstwa Komunikacji, otwarto dla publicznego ruchu turystycznego kilka leśnych kolejek w Karpatach Wschodnich. Kursują one regularnie, według ustalonych rozkładów jazdy nawiązanych do połączeń na P.K.P. Uruchomienie tych kolejek ma wielkie znaczenie dla turystyki w Karpatach Wschodnich, udostępnia bowiem odległe tereny, pozbawione na ogół możliwości komunikacyjnych. Z kolejek tych szczególne znaczenie dla turystyki mają kolejki z Nadwórnej do Rafajłowej i z Worochty do Foreszczenki.

Na linii Nadwórna—Rafajłowa kursuje jedna para pociągów, przy czym odjazd z Nadwórnej następuje o godz. 9-tej, przyjazd do Rafajłowej o 12.30. Powrót z Rafajłowej wyznaczony został na godz. 13.30 a przyjazd do Nadwórnej o godzinie 17-tej. Pociągi te kursują codziennie z wyjątkiem świąt obu obrządków. W dnie świąteczne połączenia są wygodniejsze, a mianowicie odjazd z Nadwórnej o 6.15, przyjazd do Rafajłowej o 8.45, powrót o 16.20 z przyjazdem do Nadwórnej o 19.00. Wobec częściowego uruchomienia schroniska W.K.N. w Rafajłowej kolejki te będą niewątpliwie coraz liczniej wykorzystywane przez turystów.

Na linii Worochta—Foreszczenka kursuje również tylko jedna para pociągów, przy czym odjazd z Worochty (z pobliża tartaku państwowego) następuje o godz. 7-mej, przyjazd do Foreszczenki o 8-mej. Powrót z Foreszczenki o godz. 16-tej, przyjazd do Worochty o godz. 17.00. W święta rozkład jest zmieniony, a mianowicie wyjazd z Worochty o godz. 8-mej rano, przyjazd do Foreszczenki o 9.00, powrót o 16-tej, z przyjazdem do Worochty o 17-tej.

SZKOŁA P. Z. N. W ZAKOPANEM. Uruchomiona przez Polski Związek Narciarski szkoła jazdy na nartach pod nazwą „Zakopane—Kasprowy Wierch" cieszy się bardzo dużą frekwencją i powodzeniem, głównie dzięki temu, iż opanowuje zarówno wstępne formy szkolenia w samym Zakopanem, jak też wyższe stopnie narciarstwa zjazdowego na Kasprowym Wierchu. Szkoła pozostaje pod kierunkiem dyplomowanego instruktora P.Z.N S. Służewskiego i ma do dyspozycji szereg najlepszych nauczycieli narciarstwa, tudzież zagranicznego fachowca techniki zjazdowej.

Członkowie P. Z. N. korzystają ze znacznych ulg i ułatwień przy uczestnictwie w kursach szkoły. Opłaty dla nich są niższe, a ponadto otrzymują zniżkowe ceny przejazdów koleją linową z Kuźnic na Kasprowy Wierch. Obecnie ciężar prac szkoły przenosi się na dział narciarstwa zjazdowego funkcjonujący na Kasprowym Wierchu, gdzie szkoła w budynku dworcowym kolei linowej posiada swą centralę. Zgłoszenia do szkoły przyjmowane są przez biuro Polskiego Związku Narciarskiego i biuro Ligi Popierania Turystyki w Zakopanem przy ul. Kościuszki.

RÓŻNE

MILION TURYSTÓW W RUCHU POPULARNYM W 1938 R. Najwybitniejszym wydarzeniem organizacyjnym końca roku 1937 było bezsprzecznie posiedzenie Rady i Walny Zjazd Ligi Popierania Turystyki. Oba te wydarzenia omawiamy w osobnym artykule. Milion i milion. Są to cyfry charakterystyczne, które uzasadniają wzmiankę. Ilość pieniędzy wydanych przez Ligę Popierania Turystyki na inwestycje turystyczne przekroczyła — jak o tym świadczą zestawienia na rok 1937 — pierwszy milion złotych. Równocześnie pociągi popularne organizowane przez Ligę Popierania Turystyki przewiozły wraz z pasażerami biorącymi udział w zjazdach masowych w roku 1937 milion podróżnych. Postęp potężny, cyfry zastanawiające i poważne w naszym gospodarstwie turystycznym. Nie od rzeczy będzie przy tej sposobności złożyć życzenia niestrudzonemu animatorowi poczynań Ligi Popierania Turystyki naczelnikowi Szelichowskiemu w Ministerstwie Komunikacji.

TEGOROCZNY SPORTOWY SEZON NARCIARSKI jest wybitnie skondensowany. W dniach 22 i 23 stycznia mają się odbyć wszystkie Mistrzostwa Okręgowe, a w dniach 2 do 7 lutego Mistrzostwa Polski w kombinacjach alpejskiej i norweskiej, sztafecie i 50 km. Jest to właściwie kościec całego sezonu sportowego, skoncentrowanego na przestrzeni dwóch tygodni. Poza tym wyjazdy zagraniczne gromadzą się także około tych dat, a to wyjazd do Garmisch-Partenkirchen w dniach 28 do 30 stycznia i wyjazd do Budapesztu na Jubileuszowe Zawody Węgierskiego Związku Narciarskiego w dniach 31 stycznia do 2 lutego. Zawody FIS w kombinacji norweskiej i Kongres Międzynarodowej Federacji Narciarskiej odbędą się w Finlandii (Helsinki i Lahti) w dniach 21 do 28 lutego, zawody FIS w kombinacji alpejskiej w Engelbergu (Szwajcaria) w dniach 5 do 7 marca. Ze względu jednak na to, że ze względów finansowych udział naszych drużyn musi być skromniejszy, wyjazdy te wpływu na przebieg sezonu sportowego w kraju nie mają.

PRACE OŚRODKA TRENINGOWEGO PZN w Zakopanem dobiegają końca. Zadaniem jego było przygotowanie zawodników do okresu wielkich zawodów, mistrzostw i wyjazdów, u progu którego obecnie stoimy. Zanim jeszcze zostanie ogłoszone sprawozdanie dokładne i cyfrowe, można powiedzieć,

że ośrodek spełnił swe zadanie choćby przez to, że skoncentrował w pracy sportowej cały szereg wybitnych zawodników juniorów, których w ostatnich zawodach poświęconych pamięci por. Wójcickiego oglądaliśmy na starcie. W kategorii juniorów ukończyło bieg 38, a skok 14 zawodników. Poza zupełnie sporadycznymi wypadkami niechęci do treningu i wykręcania się od pracy — na ogół praca ośrodka była bardzo punktualna i licznie frekwentowana.

MARSZ HUCULSKI. Jednym z najważniejszych zdarzeń obecnego sezonu zimowego w Karpatach jest tradycyjny marsz zimowy huculskim szlakiem II Brygady Legionów Polskich. Odbędzie się on w tym roku po raz piąty z kolei, budząc powszechne zainteresowanie, nie tylko wśród sportowców, ale także wśród turystów zimowych. Marsz ten bowiem ma charakter wybitnie rajdowy, a jego trasa przebiega przez najpiękniejsze odcinki Karpat Wschodnich. Marsz odbędzie się w czasie od 17-go do 20-go lutego br. przy czym uczestnicy przybyć mają 16-go lutego przed południem do Kołomyi, skąd wyjadą tego samego dnia pociągiem specjalnym do Słobody Rungurskiej, po czym udadzą się pieszo do Berezowa Średniego na kwatery.

Trasa marszu podzielonego na trzy etapy jest następująca: etap pierwszy obejmuje Berezów, Rotundul, Biłaszowa, Medweże, Kosmacz. Długość trasy tego etapu około 22 km, różnica wzniesień około 960 m. Drugi etap obejmuje: Kosmacz, Zawojele, Grahit, Żołnierski, Nega Gregoriańska, przełęcz między Białą Kobyłą a Dubieńską, przełęcz pod Przysłopem Wielkim, Żabie — Słupejka. Długość trasy tego etapu wynosi około 30 km przy różnicy wzniesień około 800 m. Trzeci etap obejmuje: Żabie—Ilcia, Krzywopole, Mały Dił, Kopiec, Kityłówka, Riża, Łaby, wzdłuż potoku Wojtuł, Worochta. Długość trasy około 29 km przy różnicy wzniesień około 600 m.

Impreza ta zatem będzie nader interesująca nietylko ze sportowego ale i turystycznego punktu widzenia i dlatego też obok uczestników, ściągnie dużą liczbę widzów. Jest prawdopodobne, że podobnie, jak w latach poprzednich zorganizowane będzie na czas marszu tani zjazd do Worochty na podstawie indywidualnych kart uczestnictwa, ważnych w czasie od 12 do 22 lutego. Ponadto urządzone będą także liczne pociągi popularne do Worochty.

KRONIKA NIESZCZĘŚĆ LAWINOWYCH zapisuje już z początkiem 1938 r. dwa tego rodzaju tragiczne wypadki. W Suchym Żlebie nad Kalatówkami w Tatrach spadła lawina pyłowa, która porwała jednego z uczestników grupy wycieczkowej dra Wachsa z Zakopanego. Przystąpiono natychmiast do prac ratunkowych i w stosunkowo szybkim czasie około jednej godziny odnaleziono zasypanego. Niestety jednak mimo energicznych wysiłków nie zdołano przywrócić go do życia. W akcji ratunkowej brała udział liczna grupa narciarzy, a także zimowe pogotowie ratunkowe pod kierownictwem p. J. Oppenheima. W kilka dni potem spadła lawina na przeciwległym krańcu naszych terenów narciarskich, a mianowicie w kotle pod Szpyciami w pasmie Czarnohory. Lawina zasypała całą wielką grupę wycieczkową, jednakże wszyscy z wyjątkiem J. Sawickiego zdołali się wyratować. Za pozostałym uczestnikiem rozpoczęto natychmiast poszukiwania, prowadzone przy pomocy oddziału wojskowego. Poszukiwania te trwały kilka dni i w rezultacie doprowadziły do odnalezienia ciała. Oba te wypadki winny być ostrzeżeniem dla szerokiego ogółu narciarzy, aby zachowali szczególną ostrożność po obfitych opadach śnieżnych i przy zmieniających się warunkach atmosferycznych.

IGNORANCJA. Od kilku miesięcy ukazuje się w Warszawie, wydawany staraniem Kultury Fizycznej, miesięcznik „Sport Polski", któremu należy na przyszłość rokować jak najlepsze nadzieje. Młode to czasopismo zaleca się między innymi pewną ignorancją w sprawach turystyki zimowej. I tak ostatnio w n-rze 2-im z b. r. zamieściło ono artykuł wstępny pt. „Statystyka a rzeczywistość" występujący z zarzutami pod adresem Polskiego Związku Narciarskiego, że jest organizacją mało uspołecznioną, nie dba o interesy ogółu turystów, nie zapewnia im dostatecznych korzyści, a troszczy się jedynie o kilku zawodników zakopiańskich (ciągle tych samych). Skutki tego są, oczywiście, fatalne, czego najlepszym przykładem jest chociażby nikła liczebność Związku. I nie prowadzi się żadnej propagandy, by temu smutnemu stanowi rzeczy zapobiec.

Otóż Polski Związek Narciarski, licząc w chwili obecnej blisko 27.000 członków, którzy opłacili składki (takich członków w innych organizacjach sportowych jest na pewno niewielu), i będąc najpotężniejszą organizacją turystyczno-sportową w kraju, sądził dotąd w swej naiwności, że liczba ta na stosunki polskie jest niemal nieproporcjonalnie wysoka, i że należy mu się za to wyjątkowa pochwała. Cóż, kiedy widać mylił się, a nawet te tysiące nowych członków, które corocznie do Związku przystępują, świadczą jedynie o zaniedbaniu interesów ogółu i niedołęstwie akcji propagandowej... Istotnie, zarzuty te leżą na pograniczu zupełnej śmieszności i świadczą dobitnie o całkowitym braku orientacji autora w poruszanym temacie.

W tymże numerze „Sportu Polskiego" znajduje się anonimowa napaść na „Turystę w Polsce" i pouczenia pod adresem jego redakcji. Przedmiotem napaści jest artykuł „Zima w uśmiechu i zima na chmurno" zamieszczony w poprzednim numerze naszego pisma. Napaść jest płytka i nierzeczowa. Na wstępie przekręca jej autor tytuł artykułu, następnie zaś żongluje powybieranymi z różnych części artykułu cytatami, które zestawia w sposób komiczny i złośliwy, a nawet przekręca, usiłując wykazać, że artykuł jest niezrozumiały. Niepotrzebnie się jednak trudzimy: jemu już na słowo wierzymy, że go nie zrozumiał — ignorantom rozumienie zawsze przychodzi z trudnością.

INSTRUKTORZY DYPLOMOWANI. Polski Związek Narciarski przypomina, iż szerokie rzesze szkolące się obecnie w narciarstwie, winny korzystać wyłącznie z pomocy egzaminowanych i przez Związek upoważnionych instruktorów narciarstwa, którzy dają pełną rękojmię prawidłowej i bezpiecznej nauki. Należy bezwzględnie unikać korzystania z usług tzw. „pokątnych" nauczycieli narciarstwa, nie posiadających odpowiednich kwalifikacyj.

We wszystkich ważniejszych ośrodkach zimowych istnieją szkoły narciarskie autoryzowane przez Polski Związek Narciarski, a ponadto istnieją zorganizowane kursy prowadzone przez kwalifikowanych instruktorów. Każdy egzaminowany nauczyciel narciarstwa posiada legitymację określającą jego stopień instruktorski, wydaną przez P. Z. N. a potwierdzoną przez władze wychowania fizycznego. Ponadto instruktorzy noszą na ramieniu stemplowane opaski odpowiedniego koloru.

KURSY UNIFIKACYJNE P.Z.N. Dla zapoznania związkowych nauczycieli narciarstwa z nowoczesną techniką jazdy i ustalonymi przez Komisję Wyszkoleniową P.Z.N. metodami nauczania, organizuje Ośrodek Szkolenia P. Z. N. w Zakopanem kursy unifikacyjne. Akcją kieruje przewodniczący Komisj i Wyszkoleniowej mjr Leszek Lubicz-Nycz, a poszczególne grupy kursów, z których każda nie może przenosić liczby 25 uczestników, prowadzą pierwszorzędni specjaliści krajowi, oraz instruktor austriacki, Sepp Rehrl. Każdy nauczyciel narciarstwa musi przejść taki kurs unifikacyjny. Nauczyciele dyplomowani i zawodowi winni uczynić to przed końcem bieżącego sezonu, amatorzy niedyplomowani przed końcem przyszłego sezonu. Wszyscy ci, którzy nie odbyli lub nie zdołali uzyskać zaliczenia kursu unifikacyjnego przed oznaczonymi powyżej datami, zostają automatycznie skreśleni z listy oficjalnych nauczycieli narciarstwa. Dotąd odbyły się dwa kursy unifikacyjne, które ćwiczyły w okolicy Kasprowego Wierchu w Tatrach: pierwszy od 13 do 23 grudnia ub. r., drugi — od 27 grudnia ub. r. do 5 stycznia b. r. Przeszkoliły one ogółem około 100 nauczycieli narciarstwa. Trzeci taki kurs przewiduje się w marcu.

PIŚMIENNICTWO

NOWE DRUKI PROPAGANDOWE. Ministerstwo Komunikacji wydało szereg druków propagandowych, poświęconych propagandzie zagranicznej zimy w Polsce. Wymienić tu należy ulotkę o uzdrowiskach, i bardzo ładne wydawnictwo, opracowane graficznie przez Lipskiego, „Śniegi Polski". Poza tym ukazał się prospekt zimowy Zakopanego i piękne wydawnictwo Ligi Popierania Turystyki poświęcone polowaniom w Polsce, wydane z okazji Międzynarodowej Wystawy Łowieckiej w Berlinie.

Ukazał się także numer zimowy kwartalnika propagandowego „Polska", wydany przez Ministerstwo Komunikacji i Ligę Popierania Turystyki. Wydawnictwo to jest wybitnie wysoko postawione, zawierające piękne zdjęcia i kolorowo drukowane plansze. Poza tym Ministerstwo wydało po raz pierwszy kalendarz tygodniowy, opatrzony pięknymi fotografiami turystycznymi. Obecnie jest już w opracowaniu pierwszy prospekt zawodów FIS w Zakopanem.

Z innych wydawnictw wymienić należy piękny album fotograficzny „Czarnohora", wydany przez Karpackie Towarzystwo Narciarzy jako praca jego członków przy okazji jubileuszu Towarzystwa, oraz równie piękne i ciekawe jako dzieło ilustracyjne „Kalendarz Huculszczyzny" wydany przez Oddział Stanisławowski Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego wraz z Kołem w Bitkowie.

„HOTEL I PRAWO". Przy materialnym poparciu Ligi Popierania Turystyki wyszedł niedawno z druku w nakładzie Izby Przemysłowo-Handlowej nowy obszerny podręcznik praktyczny i naukowy dla przemysłu hotelarsko-gospodniego napisany przez dr E. Tychowskiego i dr K. Załuskiego. Jest to staranne i obszerne wydanie, wyczerpujące całokształt problemu hotelarskiego z prawnego punktu widzenia, a traktujące również w szerokim zakresie zagadnienia turystyki krajowej. Dla pracowników przemysłu turystycznego książka ta przedstawia szczególną wartość. Cenną częścią książki są przepisy z prawa cywilnego, przemysłowego, handlowego, sanitarnego, karnego itp. Poza tym opracowano szereg innych zagadnień, jak reklama kupiecka, ubezpieczenie, ryzyko, ciężary podatkowe itd.

NR 1

WYDAJE:
LIGA POPIERANIA TURYSTYKI
WARSZAWA — KRAKÓW

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:
KRAKÓW, UL. PIŁSUDSKIEGO 19
DRUKARNIA NARODOWA W KRAKOWIE

Członkowie Polskiego Tow. Tatrzańskiego, Polskiego Zw. Narciarskiego i Polskiego Zw. Kajakowego, otrzymują wydawnictwo bezpłatnie

TURYSTA W POLSCE

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY TURYSTYCE

ROCZNIK IV.

STYCZEŃ 1938

REDAGUJE:
KOMITET REDAKCYJNY

REDAKTOR:
STANISŁAW FAECHER

Informacyj w sprawie ogłoszeń udziela BIURO LIGI POPIERANIA TURYSTYKI — Warszawa, ul. Mokotowska 61

Prenumerata: roczna zł. 4. kwartalna zł. 1, cena jednego zeszytu 40 gr.

Opłata pocztowa uiszczona gotówką

TURYSTA W POLSCE

Nr 1, STYCZEŃ 1938, Rok IV

Adres Redakcji: Kraków, ul. J. Piłsudskiego 19



Bronisław Czech w zjeździe.